

地下鉄インフラの廃止・休眠とその再利用： 国際事例インベントリに基づく類型化と日本への含意

(査読用ドラフト：著者情報は投稿時に記入)

2026 年 10 月 16 日

概要

鉄道の廃線研究は主に地上の地方線を対象として蓄積されてきたが、地下鉄 (metro) の廃止・休眠構造物を対象とした体系的整理はほぼ存在しない。本研究は、世界の地下鉄における廃線・廃駅・未開業構造物とその再利用について、公開情報を一次・二次出典で検証した事例インベントリ (31 エントリ、個別施設 26 件) を構築し、状態 (status) と再利用形態 (reuse) の二軸で類型化した。結果、(i) 営業地下鉄の全線廃止は世界的にほぼ 1 例 (ロチェスター) のみ、(ii) 駅・ホーム単位の閉鎖と未開業構造物が休眠資産の主体、(iii) 休眠期間の中央値は 46 年に達し再利用は例外的に長期化する、(iv) 再利用の実現は「埋戻しコストとの非対称」「構造物のリアルオプション価値」「事業者組織の連続性」「需要ショックのトリガ」「安全規制適合」の 5 条件に整理できることを示す。最後に、廃止先例を持たずかつ開業 90 年超の構造物を抱える日本の地下鉄への含意を論じる。

キーワード：地下鉄，廃線，休眠インフラ，アダプティブ・リユース，地下空間，インフラ長寿命化

1 はじめに

日本の都市鉄道は建設時期が集中しており、最古の地下鉄 (大阪市営地下鉄御堂筋線・1933 年開業) は敷設から 90 年を超えた。事業者自身が設備老朽化を「喫緊の課題」と位置づけ、トンネル長寿命化計画を公表している [1]。一方で人口減少に伴う移動需要の減退が進行しており、地上の地方鉄道では廃止が既に常態化している——国土交通省の『鉄軌道の廃止実績』は平成 5 年度以降の廃止線を網羅的に公表している [2, 3]。ところが同統計に地下鉄 (都市高速鉄道) の廃止区間は記載されていない。日本では営業地下鉄の全線廃止という先例が存在しないのである。

先例がないことは、リスクがないことを意味しない。むしろ「地下鉄は廃止されうるのか」「廃止・休眠した地下構造物は都市にとって負債か資産か」という問いは、制度・工法・財政の設計を考える上で未検討のまま残されている。国際的に見れば、地下鉄の構造物は廃止・閉鎖・未開業の形で多数「休眠」しており、博物館・撮影スタジオ・訓練施設・ユーティリティ収容・遺産鉄道・そして数十年越しの再開業へと多様な道をたどっている。

本研究の問いは次の 3 点である。

RQ1: 世界の地下鉄における廃止・休眠・未開業構造物には、どのような発生類型と規模があるか (what)。

RQ2: 休眠構造物はどのような再利用経路をたどり、その成否を分ける条件は何か (how/why)。

RQ3: これらの知見は、廃止先例を持たない日本の地下鉄にどのような含意を持つか

(implication)。

本稿の貢献は3点ある。(1) 一次・二次出典を階層化して検証した31 エントリの事例インベントリを構築し公開する（再現可能なデータセット）。(2) 状態 × 再利用の二軸類型化により、単発の「幽霊駅」紹介を超えた比較分析の枠組みを提供する。(3) 休眠構造物を「埋められない資産」かつ「都市変化へのリアルオプション」として捉える解釈枠組みを提示し、日本への制度的含意を導く。

2 先行研究と理論枠組み

鉄道遺構とアダプティブ・リユース：廃止鉄道の転用研究は、米国のレール・トゥ・トレイル運動やニューヨークのハイラインに代表される線形空間の公共空間化を中心に発展してきた [4]。建築分野ではアダプティブ・リユースが建築遺産の持続可能性戦略として一般化されている [5]。しかしこれらの対象は主に地上・高架構造物であり、地下鉄構造物固有の制約——第三軌条・換気・浸水・消防法規・列車通過の継続——は体系化されていない。

地下空間の持続可能性：地下空間利用の計画論では、Sterling ら [6] がライフサイクル費用、構造物の超長期耐久性、将来利用の選択肢保持（option value）を持続可能性の中核に据え、Bobilev [7] が都市マスタープランへの地下空間の主流化を論じた。本研究はこの「将来選択肢としての地下構造物」という視点を、廃止・休眠インフラの分析に転用する。

縮小都市とインフラ撤退：人口縮小期のインフラ調整は縮小都市研究の中核課題である [8]。ただし地下鉄は撤退の先例がほぼなく、縮小対応の経験則が確立していない。

日本の廃線研究：日本の鉄道廃止研究は国鉄特定地方交通線以降の地方線を対象に蓄積があるが、国土交通省統計が示す通り地下鉄の廃止は統計に現れず [2]、研究対象として空白である。未成線研究では成田新幹線の構造物転用 [9, 10] が例外的に知られる。

以上から、地下鉄固有の廃止・休眠・再利用を系統的に類型化した研究は確認できない。本稿はこの空白に対する最初の系統的整理を試みる。

3 研究方法

3.1 用語の定義と分析単位

本研究の分析単位は地下鉄インフラ要素——路線区間・駅・ホーム・トンネル——とする。用語は表1の通り定義する。

3.2 データ収集と出典階層

事例は公開情報の目的抽出（purposive sampling）により収集した。発見経路は (a) 各都市の地下鉄・交通博物館の公式資料、(b) 事業者・自治体の広報・統計、(c) 鉄道専門サイト・百科事典での横断確認、の3系統である。各事例には出典を一次（事業者・自治体・公的機関・査読文献）／二次（報道・専門サイト・百科事典）で階層付けし、一次出典が未確認の事実は本文中でその旨を明示する。全データは `data/cases.json` に構造化して格納し、集計・表・図は `scripts/code_vault/adhoc/20261016_subway_inventory.py` による決定論的スクリプトで生成した。

表 1 用語定義

用語	定義
廃線	営業中の地下鉄路線全体または主要区間の旅客営業廃止
支線廃止	幹線が残る条件下での支線・末端区間の廃止
廃駅	線路が現役のまま駅・ホームが閉鎖されること
未開業	構造物が完成または部分完成したが旅客営業に至っていない状態
休眠	旅客利用を失ったが構造物が消滅していない状態
再利用	休眠構造物の機能的転用（単なる残存は含めない）
再開業	休眠または未開業構造物が旅客営業を開始・再開すること

3.3 分類軸

状態分類は 6 類（路線廃止・支線廃止・駅閉鎖・未開業・閉鎖後再開・移転残存）、再利用形態は 13 類（博物館・遺産鉄道・撮影・訓練・ユーティリティ・構造物転用・再開業・ツアー・文化展示・軍政府・倉庫・休眠のみ・埋戻し撤去）とする。休眠期間は、終了した休眠は閉鎖（または休眠開始）から再利用/再開まで、継続中の休眠は開始から 2026 年までと定義する。

3.4 限界

本インベントリは網羅的統計ではなく目的抽出であり、言語・公開情報量に依存する収集バイアスがある（欧州事例が過半）。個別事例の事実精度は出典階層に依存し、二次出典のみの事例（パリ幽霊駅、キーウ等）は一次確認の余地を残す。

4 結果：インベントリと類型

4.1 全体像

構築したインベントリは 31 エントリ（個別施設 26 件＋駅群・統計・対照の集約レコード 5 件）からなる。全エントリを表 2 に示す。地域内訳は欧州 17・北米 7・アジア 6・南米 1 であり、一次出典を 1 件以上確認できた事例は 74.2%（23/31）である。

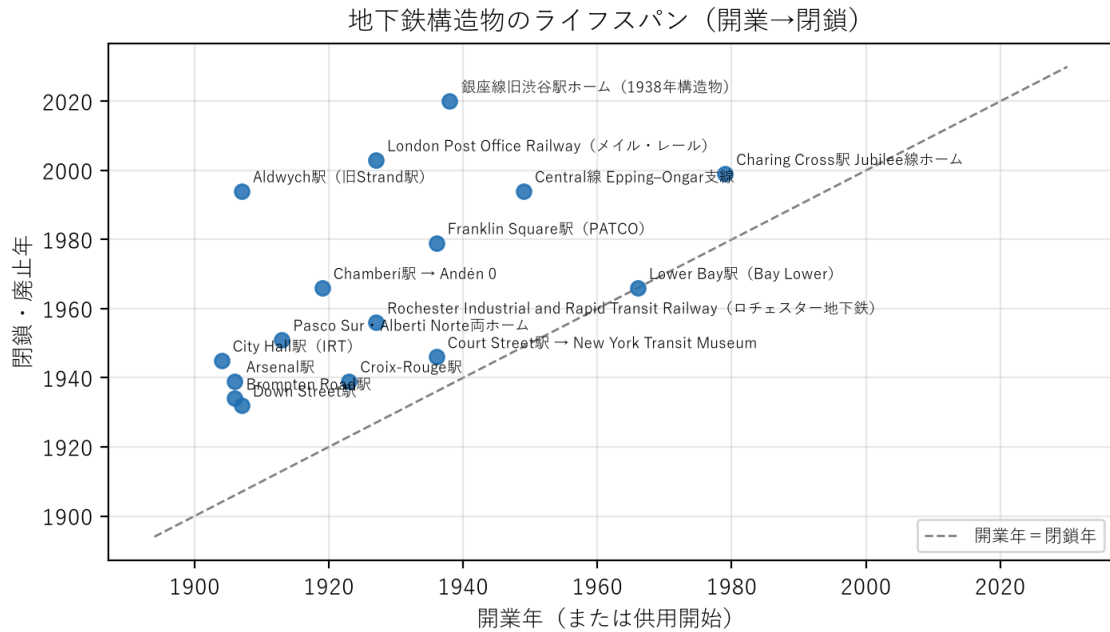


図1 地下鉄構造物のライフスパン（開業→閉鎖）。対角線上ほど短命。1930年代前後に閉鎖駅が集中するのは、初期地下鉄の駅間距離の再調整（パリ1939年動員、ロンドン近接駅統合）と第二次大戦前後の需要構造変化を反映する。

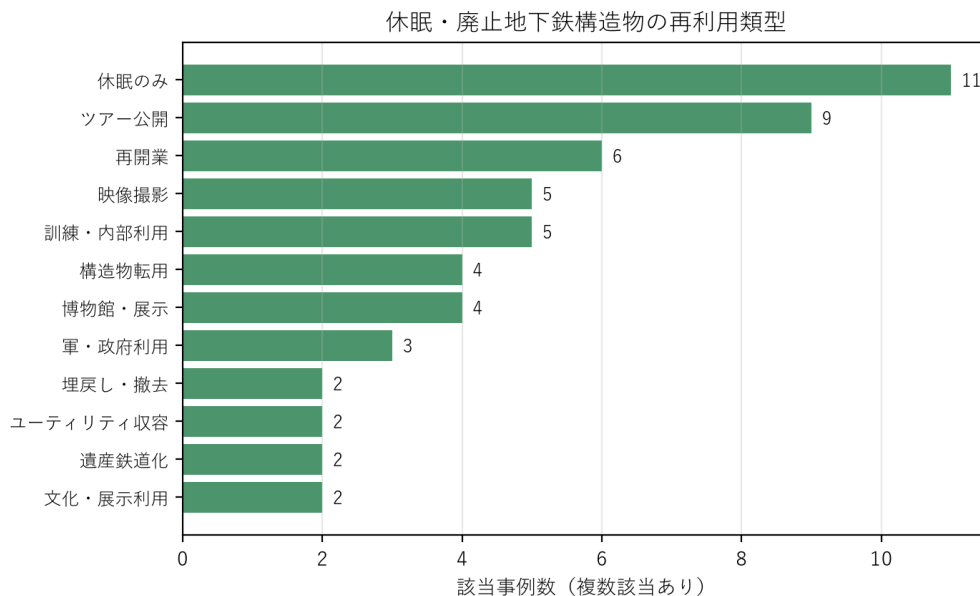


図2 休眠・廃止地下鉄構造物の再利用類型（複数該当あり）。「休眠のみ」が最大群だが、ツアー公開・再開業・撮影・訓練等の転用が同等規模で並存する。

表 2: 世界の地下鉄廃止・休眠・再利用事例インベントリ（本研究で構築）

都市	事例	分類	期間・休眠	再利用形態
ロチェスター (NY 州)	Rochester Industrial and Rapid Transit Railway (ロチェスター地下鉄)	路線廃止	1927–1956	構造物転用・埋戻し・撤去・休眠のみ
シンシナティ (OH 州)	Cincinnati Subway (シンシナティ地下鉄)	未開業	休眠 98 年	ユーティリティ収容・ツアー公開・休眠のみ
ロンドン	London Post Office Railway (マイル・レール)	路線廃止	1927–2003	博物館・展示・遺産鉄道化・ツアー公開
ロンドン (エセックス)	Central 線 Epping – Ongar 支線	支線廃止	1949–1994	遺産鉄道化・ツアー公開
ロンドン	Aldwych 駅 (旧 Strand 駅)	駅閉鎖	1907–1994	映像撮影・ツアー公開・軍・政府利用
ロンドン	Down Street 駅	駅閉鎖	1907–1932	軍・政府利用・ツアー公開
ロンドン	Brompton Road 駅	駅閉鎖	1906–1934	軍・政府利用
ロンドン	Charing Cross 駅 Jubilee 線ホーム	駅閉鎖	1979–1999	映像撮影・訓練・内部利用・ツアー公開
ロンドン	ロンドン地下鉄 廃駅・移転駅 総数	駅閉鎖		休眠のみ
トロント	Lower Bay 駅 (Bay Lower)	駅閉鎖	1966–1966	訓練・内部利用・映像撮影・ツアー公開
ニューヨーク	City Hall 駅 (IRT)	駅閉鎖	1904–1945	ツアー公開・休眠のみ
ニューヨーク	Court Street 駅 → New York Transit Museum	駅閉鎖	1936–1946	博物館・展示・映像撮影・訓練・内部利用
ニューヨーク	Second Avenue Subway 1970 年代トンネル区間	閉鎖後再開	休眠 40 年→再開	構造物転用・再開業
フィラデルフィア	Franklin Square 駅 (PATCO)	閉鎖後再開	休眠 46 年→再開	再開業
パリ	パリ・メトロ 1939 年動員閉鎖群	駅閉鎖	–1939	訓練・内部利用・文化・展示利用・映像撮影
パリ	Croix-Rouge 駅	駅閉鎖	1923–1939	文化・展示利用
パリ	Arsenal 駅	駅閉鎖	1906–1939	訓練・内部利用
パリ	Haxo 駅	未開業	休眠 105 年	休眠のみ
パリ	Porte Molitor 駅	未開業	休眠 103 年	休眠のみ
ベルリン	ベルリン幽霊駅群 (U6・U8・S1 系統)	閉鎖後再開	休眠 28 年→再開	再開業・博物館・展示

(続く)

表 2: 世界の地下鉄廃止・休眠・再利用事例インベントリ (続き)

都市	事例	分類	期間・休眠	再利用形態
マドリード	Chamberí 駅 → Andén 0	駅閉鎖	1919–1966	博物館・展示・ツアー公開
ストックホルム	Kymlinge 駅	未開業	休眠 50 年	休眠のみ
キーウ	Lvivska Brama 駅 (リヴィウ門駅)	未開業	休眠 35 年	休眠のみ
モスクワ	Spartak 駅 (旧 Volokolamskaya)	閉鎖後再開	休眠 39 年→再開	再開業
北京	福寿嶺駅 (52 号駅)	未開業	休眠 56 年	再開業
シンガポール	Hume 駅 (ダウンタウン線)	閉鎖後再開	休眠 10 年→再開	再開業
ブエノスアイレス	Pasco Sur・Alberti Norte 両ホーム	駅閉鎖	1913–1951	ユーティリティ収容・休眠のみ
東京-成田	成田新幹線 (未成線構造物の転用)	未開業		構造物転用
東京	銀座線旧渋谷駅ホーム (1938 年構造物)	移転・残存	1938–2020	構造物転用・埋戻し・撤去
日本全国	日本の鉄軌道廃止実績 (国土交通省統計)	路線廃止		休眠のみ
大阪	Osaka Metro 中期経営計画における老朽化対応	対照 (現役)		休眠のみ

4.2 発見

F1: 営業地下鉄の「全線廃止」はほぼ 1 例のみ: インベントリ上、旅客地下鉄ネットワークの全廃はロチェスター地下鉄 (1956 年旅客廃止) のみである [11, 12]。ロンドン・メイルレール (2003 年閉鎖→2017 年博物館ライド化) [13] は専用貨物線、エビング・オンガー支線 (1994 年廃止→遺産鉄道) [14, 15] は準郊外支線であり、いずれも「都市幹線地下鉄の廃止」ではない。地下鉄は埋設構造故に廃止しても地上資産を回収できず、撤去費用が高いため「全線廃止」が事実上排除される——この仮説は Cincinnati の推計 (埋戻し 1,960 万ドル vs 5 年間維持 260 万ドル) [16] と整合的である。

F2: 休眠資産の主体は「駅・ホーム単位」: 駅閉鎖が 13 件で最多である。TfL 公式ガイドは廃止・移転駅を「約 40 駅」と記録する [17]。閉鎖要因は多様で、(a) 利用低迷 (Blake Hall 駅は 1 日 17 人 [15])、(b) 駅間距離の合理化 (ブエノスアイレス 1951 年 [18]、ロンドン近接駅)、(c) 列車長編成化への対応不能 (Chamberí [19, 20])、(d) 政治的分断 (ベルリン 1961-89 [21])、(e) 戦時動員 (パリ 1939 年、332 駅中 173 駅休止 [22])、(f) 延伸による迂回 (Charing Cross Jubilee 線ホーム [23]) に整理できる。

F3: 未開業構造物は「戦略的シェル」と「座礁資産」に二分する: 未開業 7 件中、シンガポール Hume 駅は 2014-15 年に構体のみ先行建設し約 10 年後に開業 [24, 25] という計画的成功例であるの

に対し、パリ Haxo（1921 年構築・地上出入口なし）[22]、ストックホルム Kymlinge（開発中止で需要喪失）[26]、キーウ Lvivska Brama（ソ連崩壊後の財政凍結）[27]、北京福寿嶺（1969 年完成・現行消防基準との差異で未開業）[28] は座礁型である。シンシナティ（1928 年建設中止）は米国最大の未成地下鉄構造物として 98 年間休眠している [16]。

F4：休眠は短期ではなく中央値 46 年の長期現象：休眠期間の中央値は 46 年（最大 105 年：Haxo）。しかし長期休眠は再利用を妨げない——Franklin Square 駅は 46 年の休眠後 2025 年に 2,930 万ドルの改修で再開業 [29, 30]、モスクワ Spartak 駅は 1975 年構築の構体が 39 年後の 2014 年にスタジアム建設を契機に開業 [31, 32]、マドリッド Chamberí は 42 年後に博物館化 [19]。

F5：再利用類型は 7 経路に集約される：図 2 の分布を構造整理すると次の経路が得られる——**T1** 廃線跡の他交通用途転用（ロチェスター路盤→高速道路 I-490/I-590）、**T2** ユーティリティ・機能収容（シンシナティの 52 インチ上水管・光ファイバー [16]、Alberti Norte 変電所 [18]）、**T3** 博物館・展示化（Court Street → NY Transit Museum[33]、Chamberí → Andén 0、メイルレール→ Postal Museum[13]、Croix-Rouge 展示利用 [34]）、**T4** 事業者内部利用の収益化（撮影：Charing Cross『Skyfall』[35]・Lower Bay[36, 37]、訓練：Arsenal[34]・Lower Bay、ツアー：Hidden London・City Hall 駅 [38]）、**T5** 遺産鉄道転換（エピング・オンガー [14]）、**T6** 休眠/未開業からの再開業（Franklin Square・Spartak・ベルリン幽霊駅群・Hume・Second Avenue Subway の 1970 年代トンネル再利用で約 5 億ドル削減 [39, 40]）、**T7** 継続休眠・消滅（Kymlinge・Haxo・旧渋谷ホームの段階的撤去 [41, 42, 43]）。

5 考察：再利用の成否を分ける 5 条件と日本への含意

5.1 再利用を可能にする構造的条件

表 2 の縦覧から、再利用実現の条件として次の 5 つが抽出できる。

C1 埋戻しコストとの非対称性：地下構造物は埋めても空間・利害が残り、撤去費が維持費を大きく上回ることが多い（シンシナティの推計は 7.5 倍 [16]）。これは再利用を「選好」ではなく「費用最小化の選択」として押し出す構造的要因である。

C2 リアルオプション価値：休眠構造物は将来の都市変化に対するオプション権として機能する。Second Avenue Subway は 1970 年代トンネルを再利用して約 5 億ドルを節約し [40]、Hume 駅は「シェル先行建設」という意図的オプション設計の成功例である [25]。成田新幹線構造物が空港アクセス線に転用された例 [9] も同型であり、Sterling ら [6] の「将来選択肢保持」論を実証する。

C3 事業者組織の連続性：TfL（Film Office・Hidden London ツアー）[23]、TTC（訓練・撮影・Doors Open）[37]、RATP（訓練・展示会場）[34] など、運営主体が存続する休眠資産は内部需要（訓練・試験・撮影）で収益化・維持管理されやすい。逆に組織消滅した資産（ロチェスター、シンシナティ）は公共部門の維持判断に委ねられ、再利用合意が数十年単位で遅延する。

C4 需要ショックのトリガ：再開は「需要側の変化」で起きる——スタジアム建設（Spartak）、住宅開発（Hume）、政治的再統合（ベルリン）、博物館化という文化政策（Court Street・Chamberí）。需要ショックなしに休眠は継続し、Kymlinge のように 50 年を超える。

C5 安全・規制適合の壁：休眠期間中に建築・消防基準は更新される。福寿嶺は構造完成済みでも現行消防基準との差異が開業を遅らせ [28]、Franklin Square 再開は 2,930 万ドルの規制適合改修を

要した [29]。休眠期間の「凍結保存」は規制上の追越費用を積み上げる点で、再利用を遠ざける逆条件でもある。

5.2 再利用の失敗・限界（ネガティブケース）

再利用は自動的に便益を生まない。失敗類型は 4 点ある。**FM1** 需要喪失による未開業座礁 (Kymlinge・Lvivska)。**FM2** 再利用企画の頓挫 (City Hall 駅の博物館化構想は 1998 年に取消 [38])。**FM3** 規制追越費用による再開遅延 (福寿嶺)。**FM4** 構造物消滅による選択肢喪失 (ロチェスター地下区間の部分埋戻し [12]、旧渋谷ホームの段階的撤去 [42])。博物館化・ツアー化 (T3) は象徴的だがスループットが小さく、交通機能の回復を代替しない点も限界として記す。

5.3 日本への含意

日本では公式統計上、営業地下鉄の廃止先例が存在しない [2]。しかし大阪メトロが「敷設 90 年超」トンネルの更新を公表し [1]、東京メトロ旧渋谷ホームが移転後の残存・撤去プロセスに入った [41] ように、構造物の「休眠・残存・撤去」判断は既に現実の課題である。国際事例は日本に 3 点の含意を与える。

(i) 「廃止しない」ことを前提とした休眠設計：日本の地下鉄構造物は需要が消えても構造が残る。将来需要の不確実性に備え、Hume 型の「シェル先行建設 + 設備後装」は意思決定の柔軟性を生む。

(ii) 休眠資産の台帳・保全制度：日本には休眠地下構造物の公式台帳がない。TfL 型の内部収益化装置 (撮影・訓練・ツアー) は、維持費を相殺する制度設計として転用可能である。

(iii) 規制適合の追越費用を見据えた維持戦略：福寿嶺・Franklin Square が示す通り、長期休眠は再開時の規制追越費用を生む。休眠を選ぶ場合、現行基準への定期的な差分評価を維持管理に組み込む必要がある。

加えて、成田新幹線構造物の転用先例 [9] は「別交通用途への構造物転用」が日本でも法的・技術的に成立することを示しており、地下鉄構造物についても同型の選択肢を制度上維持しておく価値がある。

6 おわりに

本研究は、世界の地下鉄における廃止・休眠・未開業構造物とその再利用を、出典階層付きの 31 エントリ・インベントリとして初めて系統的に整理した。主な結論は (a) 地下鉄の全線廃止はほぼ先例がなく休眠資産は駅・ホーム単位が主体、(b) 休眠は中央値 46 年の長期現象だが再利用を妨げない、(c) 再利用の実現はコスト非対称・リアルオプション・組織連続性・需要ショック・規制適合の 5 条件で整理できる、(d) 日本は先例ゼロだが老朽化・人口減により休眠構造物の設計・保全制度の検討が必要になる、という点である。

限界として、事例抽出が網羅的でなく言語・公開情報バイアスを含むこと、二次出典のみの事例が約 26% 残ること、因果推定ではなく類型整理であることを記す。今後の課題は、Wikidata/Open-StreetMap 等の構造化データによる網羅抽出、再開業コスト・維持費の定量比較、日本の地下鉄構造物についての休眠シナリオ分析である。

データ・コードの所在

事例データ (`data/cases.json`)、集計スクリプト (`scripts/code_vault/adhoc/20261016_subway_inventory`)、集計結果 (`build/stats.json`)、生成表 (`build/table_cases.tex`)、生成図 (`figures/`) はすべて本稿付属リポジトリ内 `papers/subway-abandonment-reuse/` に格納され、数値はスクリプト再実行で再現可能である。

参考文献

- [1] Osaka Metro. Osaka metro group 2026–2028 年度 中期経営計画, 2026. https://www.osakametro.co.jp/company/library/20260930_osakametrogroup_2026_2028_chukikeieikeikaku/20260930_osakametrogroup_2026_2028_chukikeieikeikaku.pdf.
- [2] 国土交通省 都市鉄道政策課. 鉄軌道の廃止実績 (平成 5 年度以降), 2025. <https://www.mlit.go.jp/statistics/details/content/001737586.pdf>.
- [3] 国土交通省. 統計情報 (鉄道), 2025. https://www.mlit.go.jp/statistics/details/tetsudo_list.html.
- [4] Christoph Lindner and Brian Rosa, editors. *Deconstructing the High Line: Postindustrial Urbanism and the Rise of the Elevated Park*. Rutgers University Press, 2017.
- [5] Peter A. Bullen and Peter E. D. Love. Adaptive reuse of heritage buildings. *Structural Survey*, 29(5):411–421, 2011.
- [6] Raymond Sterling, Han Admiraal, Nikolai Bobylev, Harold Parker, Jean-Paul Godard, Ilkka Vähäaho, Chris Rogers, Xian Shi, and Toshihiro Hanamura. Sustainability issues for underground space in urban areas. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Urban Design and Planning*, 165(4):241–254, 2012. doi: 10.1680/udap.10.00020.
- [7] Nikolai Bobylev. Mainstreaming sustainable development into a city’s Master plan: A case of Urban Underground Space use. *Land Use Policy*, 26(4):1128–1137, 2009.
- [8] Cristina Martinez-Fernandez, Ivonne Audirac, Sylvie Fol, and Emmanuèle Cunningham-Sabot. Shrinking cities: urban challenges of globalization. *International Journal of Urban and Regional Research*, 36(2):213–225, 2012.
- [9] 日本交通政策研究会 (現 交通総合研究所). 成田空港鉄道アクセス改善に向けた有識者検討会資料, 2010. https://www.jttri.or.jp/research/narita_access.pdf.
- [10] 成田市. 成田新高速鉄道, 2024. <https://www.city.narita.chiba.jp/environment/page000300.html>.
- [11] Transportation Research Board. Light rail potential in rochester, new york (special report 195), 1982. <https://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/sr/sr195/sr195-019.pdf>.
- [12] Democrat & Chronicle. Rochester subway beckons people underground 65 years after last train, 2021. <https://www.democratandchronicle.com/in-depth/lifestyle/2021/07/12/rochester-subway-beckons-people-underground-65-years-after-last-train/7540544002/>.

- [13] The Postal Museum. Our history / 10 facts about mail rail, 2017. <https://www.postalmuseum.org/about/our-history/>.
- [14] Epping Ongar Railway. A brief history of the epping ongar railway, 2024. <https://www.eorailway.co.uk/the-railway/history/>.
- [15] London Transport Museum. End of the line: the demise of ongar, 2024. <https://www.ltmuseum.co.uk/collections/stories/transport/end-line-demise-ongar-and-easternmost-branch-central-line>.
- [16] City of Cincinnati, Department of Transportation & Engineering. The cincinnati subway, 2024. <https://www.cincinnati-oh.gov/dote/about-transportation-engineering/historical-information/the-cincinnati-subway/>.
- [17] Transport for London Corporate Archives. Research guide no.6: Dis-used underground stations, 2015. <https://content.tfl.gov.uk/research-guide-6-disused-underground-stations.pdf>.
- [18] La Nación. Pasco sur y alberti norte: qué hay en las dos estaciones “fantasma” de la línea a, 2019. <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/pasco-sur-alberti-norte-que-hay-dos-nid2319009/>.
- [19] Museos Metro Madrid. Actuaciones en la estación de chamberí, 2024. <https://museosmetromadrid.es/actuaciones-en-la-estacion-de-chamberi/>.
- [20] Ayuntamiento de Madrid. Museo estación de metro de chamberí “andén cero”, 2024. <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Chamberi/Museo-Estacion-de-Metro-de-Chamberi-Anden-Cero/>.
- [21] Stiftung Berliner Mauer (Berlin Wall Foundation). Border and ghost stations in divided berlin, 2024. <https://www.stiftung-berliner-mauer.de/en/node/1756>.
- [22] Wikipédia. Stations fantômes du métro de paris, 2025. https://fr.wikipedia.org/wiki/Stations_fant%C3%B4mes_du_m%C3%A9tro_de_Paris.
- [23] London Transport Museum. Charing cross: behind the silver screen, 2024. <https://www.ltmuseum.co.uk/whats-on/hidden-london/charing-cross>.
- [24] Land Transport Authority, Singapore. Hume station to open on 28 february 2025, 2025. https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/newsroom/2025/1/news-releases/hume_station_to_open.html.
- [25] Ministry of Transport, Singapore. Speech at the opening of hume station, 2025. <https://www.mot.gov.sg/news-resources/newsroom/speech-by-minister-of-state-for-law-and-transport--mr-murali-pillai-sc-at-the-opening->
- [26] Regionarkivet Stockholm. Tunnelbanemysterier, 2024. <https://www.regionarkivet.regionstockholm.se/vara-arkiv/fynd-i-arkivet/myter-och-mysterier/tunnelbanemysterier.html>.
- [27] kyiv1.com. Secrets of the lviv gate, the unfinished metro station of kyiv, 2021. <https://kyiv1.com/en/taiemnici-lvivskoi-brami-nedobudov/>.
- [28] 北京市発展改革委員会. 「開業 54 年、いまだ供用されず！ 北京最も神秘的な地下鉄駅」最新情報（中国語）, 2023. <http://fgw.beijing.gov.cn/gzdt/fgzs/mtbdx/bzwlxw/202306/>

t20230606_3124448.htm.

- [29] Delaware River Port Authority. Patco franklin square station to open on april 3, 2025. <https://www.drpa.org/news/news.asp?num=9880¶m=2>.
- [30] Susan Zupan. Patco franklin square station reopens after 46 years. WHYY, 2025. <https://whyy.org/articles/patco-franklin-square-station-philadelphia-new-jersey/>.
- [31] Moscow Metro. Станция «Спартак», 2014. <https://www.metro.ru/stations/tagansko-krasnopresnenskaya/spartak/>.
- [32] Interfax. В Москве открыта станция метро «Спартак», 2014. <https://www.interfax.ru/moscow/393552>.
- [33] New York Transit Museum. Our journey: The new york transit museum at 50, 2026. <https://www.nytransitmuseum.org/our-journey/>.
- [34] Le Parisien. Ces lieux ont parfois trouvé un nouvel usage, 2013. <https://www.leparisien.fr/paris-75/ces-lieux-ont-parfois-trouve-un-nouvel-usage-12-08-2013-3046021.php>.
- [35] Transport for London. The name's underground, london underground, 2012. <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2012/october/the-names-underground-london-underground>.
- [36] Toronto Transit Commission. Public invited to ttc's bay lower station, 2013. <https://www.ttc.ca/news/2013/May/Public-invited-to-TTCs-Bay-Lower-Station>.
- [37] Toronto Transit Commission. Ttc opens doors to bay lower station, 2022. <https://www.ttc.ca/news/2022/May/TTC-opens-doors-to-Bay-Lower-Station>.
- [38] The New York Times. Old subway stop to be a museum, 1997. <https://www.nytimes.com/1997/04/13/realestate/old-subway-stop-to-be-a-museum.html>.
- [39] Metropolitan Transportation Authority. Second avenue subway phase 1, 2017. <https://www.mta.info/project/second-avenue-subway-phase-1>.
- [40] Metropolitan Transportation Authority. Second avenue subway: Reusing the old tunnels, 2017. <https://www.mta.info/document/131306>.
- [41] 東京メトロ. 銀座線渋谷駅が生まれ変わります!, 2019. <https://www.tokyometro.jp/news/2019/203391.html>.
- [42] 日経クロステック. 年末年始に延べ 5000 人が稼働、銀座線渋谷駅工事, 2020. <https://xtech.nikkei.com/atcl/nxt/column/18/00110/00145/>.
- [43] 鉄道コム. 銀座線の「旧ホーム」が残っていた!, 2022. <https://www.tetsudo.com/report/340/>.