



都市地下空間活用研究会

Urban Underground Space Center of Japan

USJ NEWS LETTER

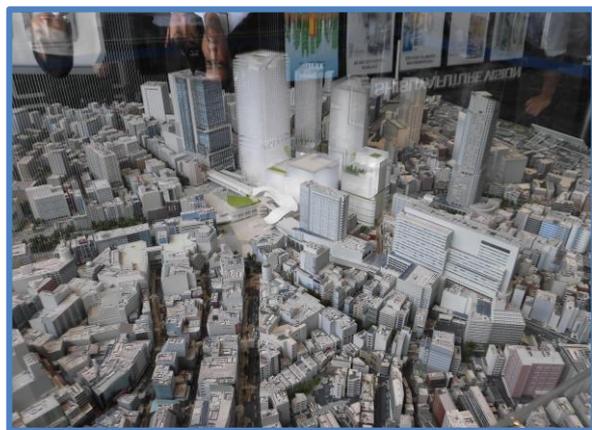
平成30(2018)年8月 No.6

渋谷駅周辺の地下空間開発の見学会報告

去る7月27日、「渋谷駅周辺の地下空間開発」現地見学会を実施しました。当日は渋谷駅街区土地区画整理事業共同施行者事務所において全体概要説明を伺った後、渋谷ヒカリエ9階に上がり渋谷駅街区の将来模型を拝見、その後、東口地下広場、地下雨水貯留施設、西口地下タクシープールを順に現地見学しました。渋谷駅周辺地区の再開発の動向を渋谷区都市整備部渋谷駅周辺整備課の杉 係長様から、また土地区画整理事業による基盤整備の説明を東急電鉄(株)都市創造本部渋谷戦略事業部開発一部区画整理課の味澤課長補佐様から、更に渋谷地下街(しぶちか)の改修計画



現地見学会の説明風景



渋谷駅街区全景模型

の現況を同部開発一部開発課の安田課長補佐様から、それぞれ説明いただきました。当研究会から予定27名全てご出席いただきましたが、申し込み多数のため、一部事前に参加をお断りすることになりましたことをこの紙面をお借りしてお詫び申し上げます。

◆渋谷駅中心地区再開発等の動向

渋谷駅中心地区では①渋谷ヒカリエに続いて、主要なものだけでも4つの再開発がしのぎを削っています。中でも中心は②渋谷スクランブルスクエア(旧称: 渋谷駅街区)で、27万㎡と最大級の延床面積を誇り、渋谷エリア最高となる高さ約230m地上47階の東棟の2019年度開業を目指しています。また④渋谷ストリームは旧東急東横線跡地を、渋谷川を取り込み、水辺空間と外観を特徴としながら本年9月に開業します。



建設中の
渋谷スクランブルスクエア東棟

③ 名称：道玄坂一丁目駅前地区

敷地面積：約 3,336 m²

延床面積：約 58,980 m²

主要用途：店舗、事務所 他

制度：第一種市街地再開発事業
都市再生特別地区

規模：地上 19 階 地下 4 階 高さ：約 103m

開業：平成 31 年度 (2018 年度) 予定

事業主体：道玄坂一丁目駅前地区市街地再開発
組合(参加組合員：東急不動産)

② 名称：渋谷スクランブルスクエア

敷地面積：約 15,300 m²

延床面積：約 276,000 m²

主要用途：店舗、事務所 他

制度：都市再生特別地区

規模：東棟：地上 47 階 地下 7 階 約 230m

中央棟：地上 10 階 地下 2 階 約 61m

西棟：地上 13 階 地下 5 階 約 76m

開業：平成 31 年度 (2019 年度) 東棟

事業主体：東京急行電鉄、東日本旅客鉄道
東京地下鉄

① 名称：渋谷ヒカリエ

敷地面積：約 9,640 m²

延床面積：約 144,000 m²

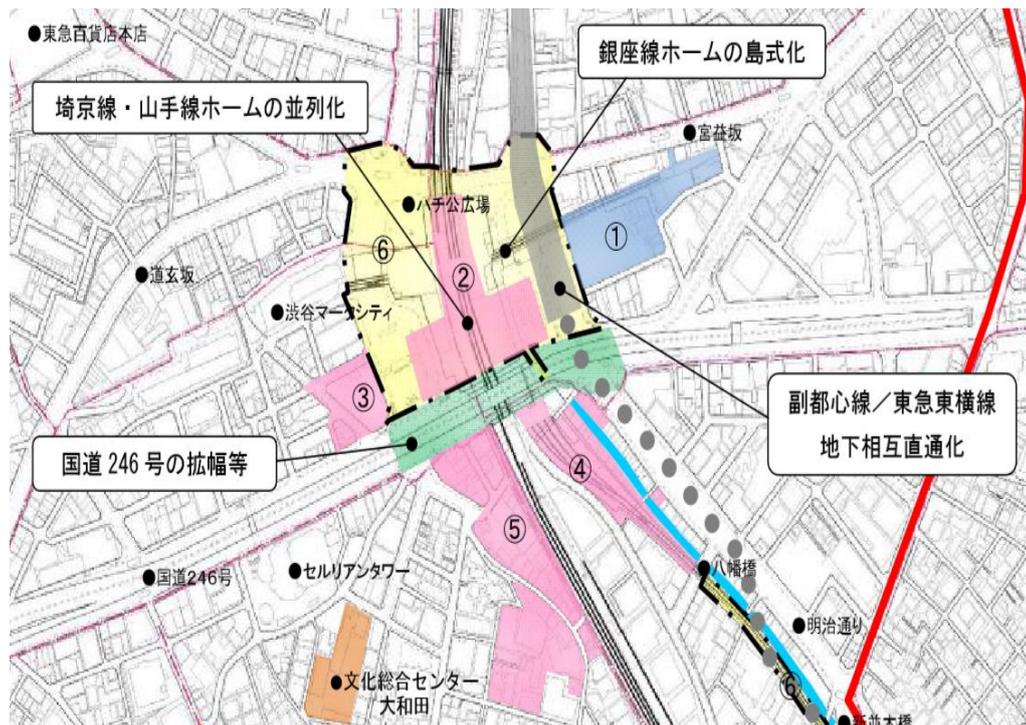
主要用途：店舗、文化施設、事務所 他

制度：土地区画整理事業 都市再生特別地区

規模：地上 34 階 地下 4 階、高さ約 182.5m

開業：平成 24 年 4 月 26 日

事業主体：東急新文化街区プロジェク
ト推進協議会



⑤ 名称：渋谷駅桜丘地区 (桜丘町1地区)

敷地面積：約 16,960 m²

延床面積：約 258,110 m²

主要用途：店舗、事務所、住宅 他

制度：第一種市街地再開発事業
都市再生特別地区

事業主体：渋谷駅桜丘地区市街地再開発組合
(参加組合員：東急不動産)

階数：A 1棟 地上 38 階 地下 4 階 約 180m

A 2棟 地上 17 階 地下 4 階 約 90m

B棟 地上 31 階 地下 3 階 約 150m

C棟 地上 4 階 約 30m

開業：平成 35 年度 (2023 年度) 竣工 予定

④ 名称：渋谷ストリーム (渋谷三丁目21地区)

敷地面積：約 7,100 m²

延床面積：約 119,000 m²

主要用途：店舗、事務所、ホテル 他

制度：土地区画整理事業 都市再生特別地区

規模：地上 36 階 地下 4 階 高さ：約 180m

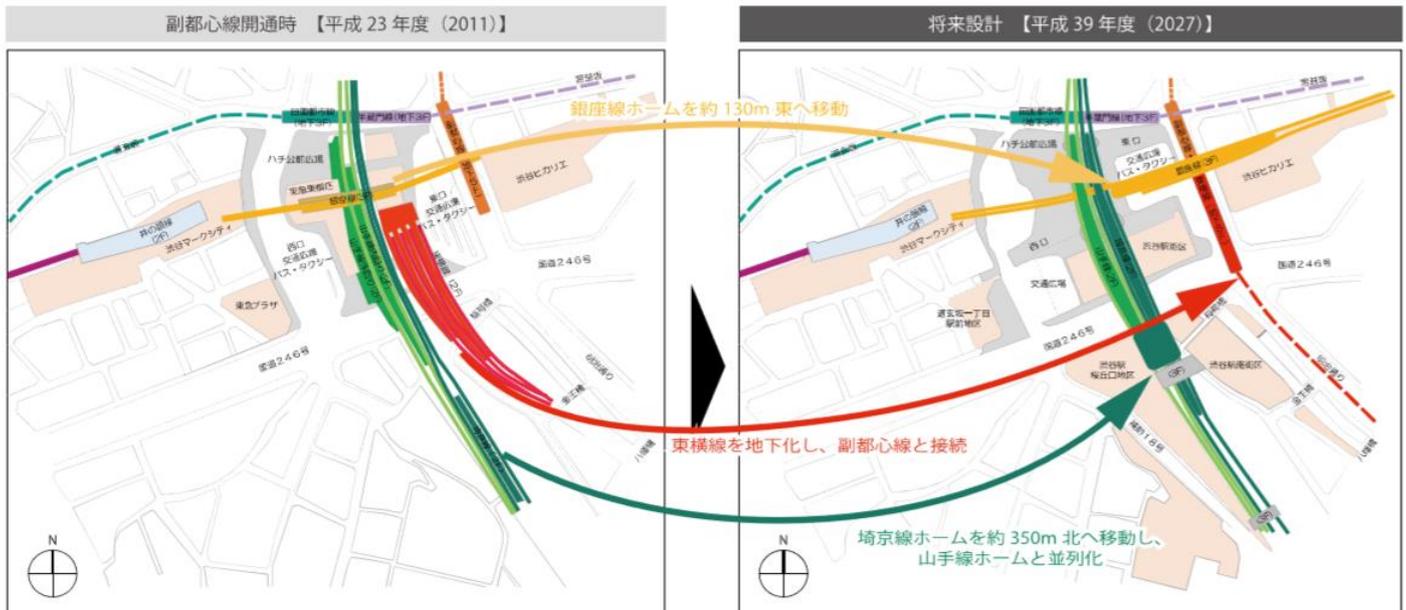
開業：平成 30 年度 (2018 年度) 予定

事業主体：東京急行電鉄、
東横線隣接街区の地権者

当研究会代表の岸井先生も参加する「渋谷駅中心地区まちづくり調整会議」が、「渋谷駅中心地区まちづくり指針 2010」に沿って総合的な調整を図っているとのことで、中でも「アーバンコア」の整備による歩行者ネットワークの確保に特徴があるようです。アーバンコアとは、多層な都市基盤やまちを上下につなぎ、地下及びデッキから地上へ人を誘導し、また、横方向への動線を結ぶユニバーサルデザインに配慮した縦軸空間と言われています。まさに今後の都市の地下空間には欠かせない立体的なクロスポイントとなることでしょう。

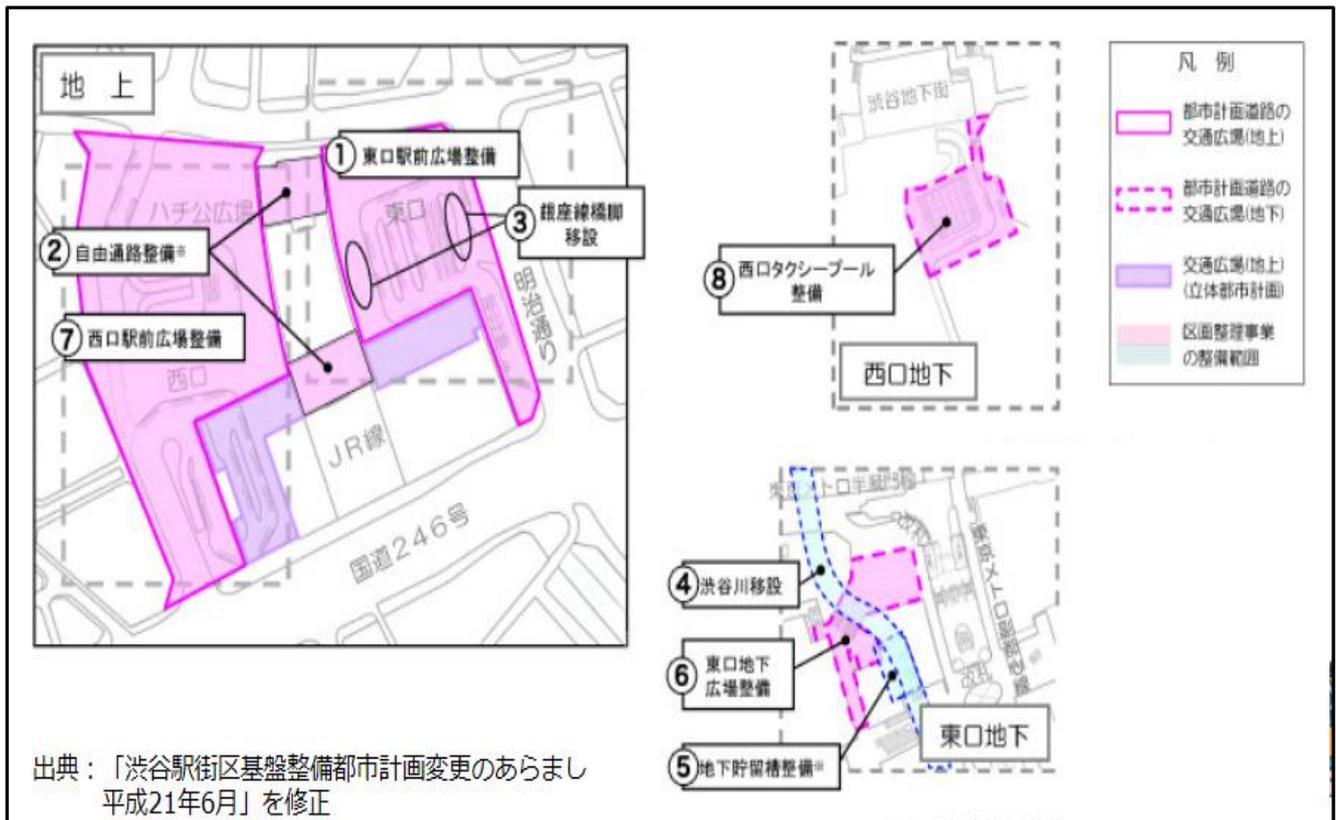
渋谷駅街区土地区画整理事業

渋谷駅中心地区は、東急、JR、東京メトロ、京王の5駅8線の鉄道路線が結節するとともに、都内最大級のバスターミナルを持つ全国有数の公共交通拠点である渋谷駅を中心とした地区です。渋谷駅は交通結節点であるとともに、周辺の商業地への玄関口でもあることから多くの歩行者が集まる都市活動の拠点となっていますが、駅施設の増改築により複雑化しており、利便性を欠いていました。また、駅周辺についても、安全で快適な歩行者空間の確保、交通結節機能の強化、錯綜する交通動線の改善など、多くの課題を抱えていました。



渋谷駅街区土地区画整理事業は、東急東横線の地下化、東京メトロ副都心線との相互直通運転を契機として、渋谷駅周辺の交通結節点機能の強化を図るため、渋谷駅の機能更新と再編、駅ビルの再開発と一体的に都市基盤と街区の再編を行うことにより、公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図り、公共の福祉の増進に資することを目的としています。

事業名称：	東京都市計画事業 渋谷駅街区土地区画整理事業
施行者：	渋谷駅街区土地区画整理事業共同施行者
代表者：	東京急行電鉄株式会社(代表者として事業の施行を担当)
同意施行者：	独立行政法人都市再生機構(土地区画整理事業の技術的事項を担当)
地権者数：	3名(東京急行電鉄株、東日本旅客鉄道株、東京地下鉄株)
地区面積：	約5.5ha
施行期間：	平成22年度～平成38年度
事業費：	631億円



① 東口駅前広場整備

目的:安全で快適な広場空間の形成。交通結節機能の強化。

内容:地上における駅前広場空間の創出。バスターミナル再配置。

② 自由通路整備

目的:歩行者ネットワークの形成。

内容:東西駅前広場の連続性・一体性を確保する東西通路拡充。

③ 銀座線移設

目的:安全で快適な広場空間の形成。

内容:東京メトロ銀座線の駅前広場内橋脚の移設。

④ 渋谷川移設

目的:にぎわいと、うるおいのある渋谷川の創出。

内容:渋谷川移設と共に下水道施設への変更。地区南側の渋谷川隣接区域にて水辺空間用地の創出。

⑤ 地下貯留槽整備

目的:水害に強く安全・安心なまちづくりの実現。

内容:地下広場や通路等の浸水対策として、東口広場下部に雨水貯留施設を整備。

⑥ 東口地下広場整備

目的:安全で快適な広場空間の形成、交通結節機能の強化。

内容:駅施設・駅前広場と一体的な、地下における公共空間の創出。

⑦ 西口駅前広場整備

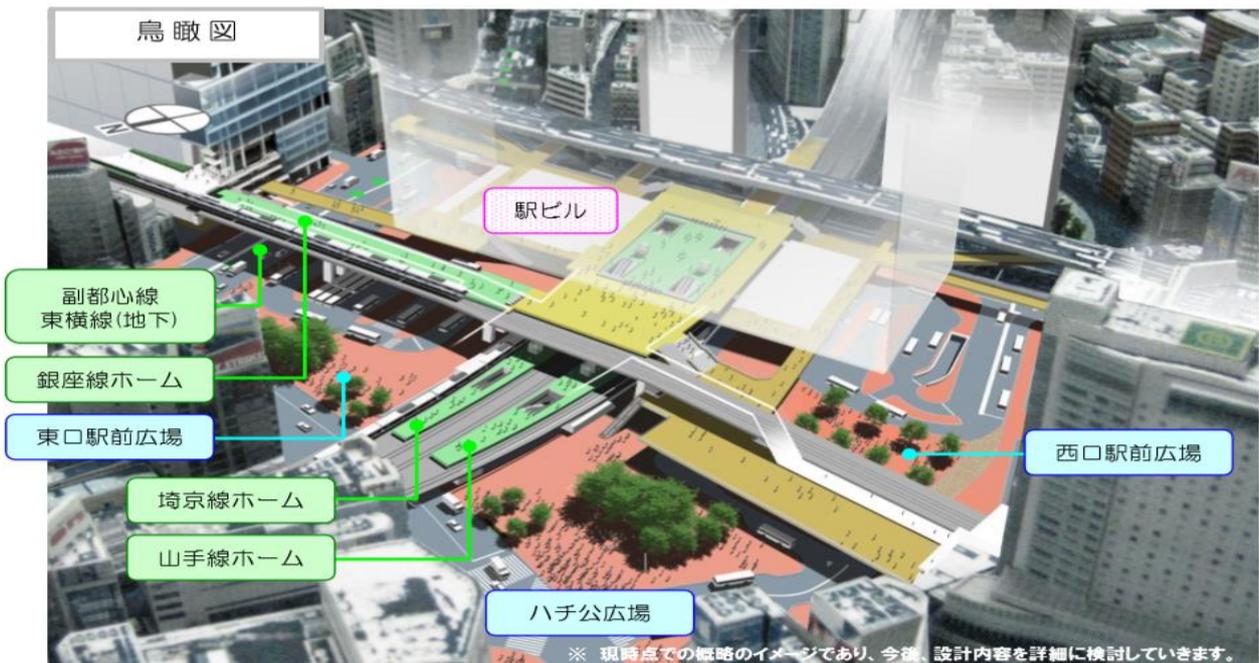
目的:安全で快適な広場空間の形成、交通結節機能の強化。

内容:ハチ公広場の拡充、バスターミナル再配置。

⑧ 西口タクシープール整備

目的:安全で快適な広場空間の形成、交通結節機能の強化。

内容:タクシー乗降場の地下化・集約化、タクシープールの拡充。



渋谷地下街(シブチカ)

東急電鉄と東急百貨店の子会社である渋谷地下街(株)が渋谷スクランブル交差点の直下約 4300 m²の道路占用を得て、渋谷地下商店街振興組合などをテナントとして地下街を運営しています。渋谷地下商店街振興組合が戦後の闇市を地下に移転させる許可を東京都から得て、1954 年着工、その 3 年後に竣工開業しました。1977 年に新玉川線が地下化することに合わせ、内部を改装しリニューアルしています。今回、渋谷駅街区の再開発が行われることに伴い、シブチカの地下通路も重要なネットワークを形成していることを踏まえ、地下街を取り巻く諸課題を解決するために改修計画を検討しているとのこと。

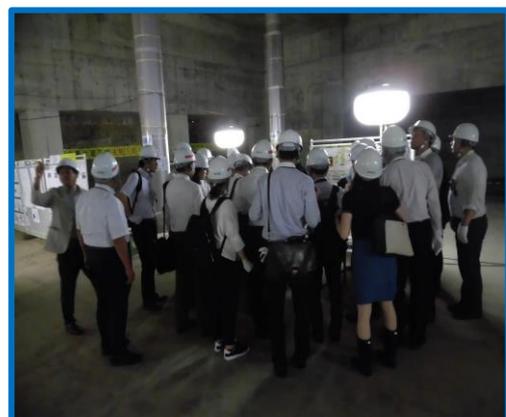
◆現地見学

東口地下広場

渋谷ヒカリエの 9 階で将来模型を見た後地上に降り、明治通りを渡って東口広場の現場構内に入りました。ここから工事用階段を一気に下り、ほぼ躯体の完成した東口地下広場で工事状況の説明を聞きました。地下広場天井部を渋谷川が流れていますが、残念ながらボックス内部は既に覗くことが出来ません。一方、将来の採光のために天井に大きな開口部が用意されていました。ゆったりとした地下空間は、鉄道結節点として地下の大動脈となるようです。



東口駅前広場



東口地下広場

地下貯留槽

地下広場から更に GL-25m まで下り、地下貯留槽の底盤上でもう一度説明を聞きました。貯水容量は 4,000 m³、対象流域面積が 14ha、対象降雨は 50~70mm/hr とのこと、大雨の際にストックした雨水は 48 時間かけて古川に排水するとのこと。また躯体縦方向を 4 槽に仕切り、降雨量に応じて貯水容量を増減させ、底盤清掃などの維持費を低減する工夫をしているとのことでした。



雨水貯留槽

西口地下タクシープール

東口広場に戻り、東西の仮設自由通路を西口広場に移動しました。ここで再び工事用階段を下り、地下タクシープールの施工中現場を見学しました。地下タクシープールは渋谷駅街区西棟と道玄坂一丁目駅前地区の間、国道 246 号線直下の地下 2 層構造で、地下 1 階がタクシーの乗降場、地下 2 階が地下車路として利用されます。タクシー利用者と自動車の動線を分離し、雨天時も濡れることなく、安全に快適にタクシーを利用できるようです。施工はごく一般的な山留め開削工法で実施しているとのことでした。

地下研 事務局長就任挨拶

地下研会員の皆さま、初めまして。

私はこの 7 月 1 日付けで、一般財団法人都市みらい推進機構の総括主席研究員に就任いたしました川上 征雄（かわかみ ゆきお）と申します。併せて都市地下空間活用研究会の事務局長を務めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

私は 6 年前に国土交通省の大臣官房審議官を最後に退官いたしました。本研究会が発足した 1987（昭和 62）年頃には、ちょうどわが国の国土計画である第四次全国総合開発計画（四全総）の策定に従事していました。顧みれば、この頃が開発行政の一つの節目であったと思います。

四全総は東京一極集中を是正するべく、多くの開発プロジェクトを企図しましたが、最も象徴的なのは高規格幹線自動車道 14,000km の路線決定でした。そのような計画の策定時には列島改造ブーム以来の地価高騰が再燃していました。しかも往時の地価高騰が地方から始まったのに対して、当時のそれは東京の中心部からまず上昇を始め、やがて地方部に波及するという逆コースを辿りましたので、東京一極集中がその要因とされたのには理がありました。工業の地方立地よりも東京の都市機能の集積に人、モノ、カネなどがより引きよせられるようになったのです。

この少し前から英米では新自由主義の政権が誕生し、サッチャリズム、レーガノミクスと呼ばれた市場重視の施策に転換しつつありました。それまでの英国では、第二次世界大戦後の「ゆりかごから墓場まで」という高福祉政策が英国病と揶揄される停滞を惹起していました。都市の領域では、ロンドンの都市衰退、インナーシティの荒廃が課題となり、都市膨張の抑制策としてわが国でも参照してきた大ロンドン計画を所掌してい



たGLC（グレーターロンドンカウンシル）を廃してしまうような大胆な改革が実施され、同時にテムズ川河畔のドックランズを再開発し、オフィスビルの立地を進めていたのを見聞しました。造船業のような第二次産業的土地利用から第三次産業を象徴するオフィス、商業施設へと転換するそのプロジェクトは、サービス経済化への空間的対応と解せる動向でした。米国でもジェームズ・ラウスがニューヨークやボストンなどで進めた商用不動産開発を柱とする都市づくりは、ラウスフィケーションと呼ばれるトレンドを生んでいました。

日本では、かような事業がウォーターフロント開発として喧伝され、東京湾沿岸部の開発が始まったのでした。東京湾横断道路の着工、横浜みなとみらい21や東京臨海副都心、幕張新都心といったプロジェクトに代表されるものです。また中曽根民活と称した政策は、国鉄民営化などに伴って多くの開発用地を生み、それを中核とする都市整備プロジェクトが始動した新たな転換期にあったと思います。実施されたそれらの構想は一朝一夕に降って湧いたものではなく、淵源はそれ以前から地道に検討されてきた成果でもあります。例えば東京湾開発は、ネオトウキョウプランなど幾多のケーススタディの蓄積を経て実現に至ったようにです。

地下研はまさにこのような大きな潮流の変局点にあって、新たなフロンティアの研究という時代的使命を負って誕生したものと思います。そして都市の地下空間の利活用をテーマとして、現在に至るまで、そして将来にわたる課題の解決に向けた事業創造を目指して研究、蓄積をしてきたものと理解しております。かような重要な役割を担う研究会の事務局長として、一所懸命を旨として執務してまいる所存です。