

## 特集：選ばれる沿線

[東急電鉄が取り組む沿線価値のさらなる向上]

## REPORT. II

# 「日本一訪れたい街」へ 渋谷再開発

渋谷は、その名が示す通り、  
すり鉢状の谷となった地形が街の特徴である。  
その底部に設けられた駅を中心に広がる街は、  
1950年代以降、東急電鉄の牽引の下、  
新宿、池袋と共に東京の3大副都心として発展してきた。  
そして現在、東急電鉄は駅周辺地区の大規模な再開発に向けて、  
行政や地元住民、JR東日本や東京メトロなどの鉄道事業者と連携、  
「日本一訪れたい街 渋谷」を目指し、  
次世代へつなげる街づくりに取り組んでいる。

文◎茶木 環 / 撮影◎織本知之  
写真提供◎東京急行電鉄株式会社



1

# 次世代の“渋谷”を 象徴する「渋谷ヒカリエ」

高層複合施設「渋谷ヒカリエ」は、渋谷駅周辺地区再開発事業のリーディング・プロジェクトとして、2012年4月に開業した。

日本有数のターミナル駅である渋谷駅に直結。文化・商業・業務施設で構成される多様性、渋谷の地形を克服する建物と都市基盤がつながった特色ある構造には、東急電鉄が目指す次世代・渋谷の将来像が凝縮されている。



東京急行電鉄株式会社  
都市開発事業本部 ビル事業部  
渋谷営業推進部 統括部長

## 西澤 信二

Shinji NISHIZAWA

文化施設も含めた多様な構成

渋谷駅周辺地区では現在、都市基盤施設の整備、駅施設の機能更新と再編をベースとする総合的な街づくりが進められている。いわば「都市再生」とも言える渋谷駅周辺の大改造計画だが、「渋谷ヒカリエ」は、そのリーディング・プロジェクトとして東急文化会館跡地に誕生した。

2012年のグッドデザイン賞を受賞したビルは、四つの巨大なブロックを縦に積み上げたかのような個性的な外観で、高さ182m、地下4階・地上34階建て、延床面積は約14万4000㎡に及ぶ。低層部には約200店舗で構成する「Shinqs」やカフェ・レストランなどの商業施設、中層部には渋谷ヒカリエの中核となるミュージカル劇場「東急シアターオーブ」や「ヒカリエホール」などの文化施設、高層部にはオフィスが入居する業務施設がゾーニングされ、それらの用途の異なる空間を立体的に集積することで、多様性に富んだ「街の賑わい」を創出している。

また、低層部では、東急東横線・東京メトロ副都心線渋谷駅の改札階と地下3階で直結しており、将来的には2階部で東京メトロ銀座線の改札口と接続する計画だ。さらに、災害時の対応として、渋谷ヒカリエでは帰宅困難者の一時的収容スペースを確保するとともに、飲料水・食料を備蓄。8階には、渋谷区の災害対策本部機能を持つ防災センターが整備されるなど、地域防災対策においても大きな役割を担う。

「これまでの開発は、東京における都市間競争の中で、機能として大きく欠落していたホテルや大型オフィスを建設し、バランスの取れた街へと導いてきた。加えて渋谷ヒカリエは、世界からも注目される次世代へつながる本格的な街づくり、街ブランドに挑戦し計画、建設している。都市再生緊急整備地域や特区の指定で1370%の容積率が認められ、他の鉄道事業者や地元地権者と協議を進めながら、渋谷再開発の先駆けとなる高層複合施設を完成させた。渋谷の街の特徴でもある多様性に富んだ機能を持つ渋谷ヒカリエは、新しい渋谷の街を象徴するランドマークとなっている」と、都市開発事業本部ビル事業部渋谷営業推進部の西澤信二統括部長は語る。

渋谷ヒカリエは旧東急文化会館と隣接地区を含む敷地に建設されている。「最先端の文化のすべてを渋谷に集めた娯楽の殿堂」をコンセプトに1956年に開業した東急文化会館は、東急電鉄の渋谷における拠点開発の核としてつくられた施設だ。四つの映画館と文化特選街と呼ばれる商業施設。最上階にはプラネタリウムが併設され、2003年に閉館するまで渋谷に欠かせない存在として愛された。

「現在の多様なコンテンツが混在し、文化を発信する渋谷の街の原型をつくったのは東急文化会館だった。そのコンセプトは渋谷の街全体に深く浸透し、街をつないでいる。東急文化会館のDNAを受け継いで誕生したのが渋谷ヒカリエであり、新しい文化をここから発信して、誰もが訪れたいくなる『エントテインメントシティしぶや』を目指し、街を成長させていく」と西澤統括部長は語る。

さらにもう一つ、渋谷ヒカリエには「渋谷を訪れるのは若年層が中心となり、もう一度、大人の世代からも支持される街にしたい」という東急電鉄の強い思いが込められている。

渋谷ヒカリエを文化・商業・業務施設が混在する多様性に富んだ施設としたのもそのためだ。大人の世代も集う渋谷ヒカリエを起点に、渋谷が世界からも注目される街になることを目指している。

また、低層部では、東急東横線・東京メトロ副都心線渋谷駅の改札階と地下3階で直結しており、将来的には2階部で東京メトロ銀座線の改札口と接続する計画だ。さらに、災害時の対応として、渋谷ヒカリエでは帰宅困難者の一時的収容スペースを確保するとともに、飲料水・食料を備蓄。8階には、渋谷区の災害対策本部機能を持つ防災センターが整備さ

「現在の多様なコンテンツが混在し、文化を発信する渋谷の街の原型をつくったのは東急文化会館だった。そのコンセプトは渋谷の街全体に深

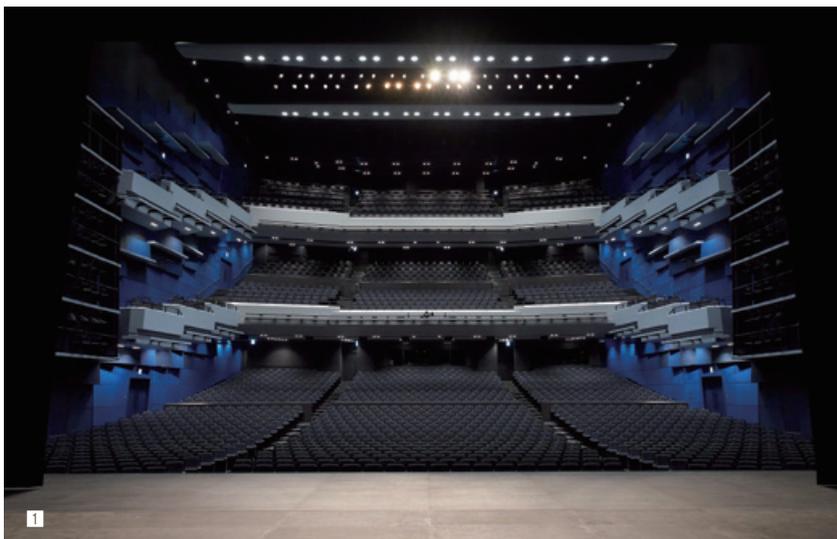


渋谷の文化の拠点であり象徴だった東急文化会館（提供：東急電鉄）

## 坂の地形を克服する動線整備

渋谷ヒカリエを語る上で欠かせないもう一つのキーワードに「動線」の整備がある。渋谷駅はすり鉢状の地形の谷の底に位置し、駅周辺部は線路や高速道路によって2軸4象限に分断されている。

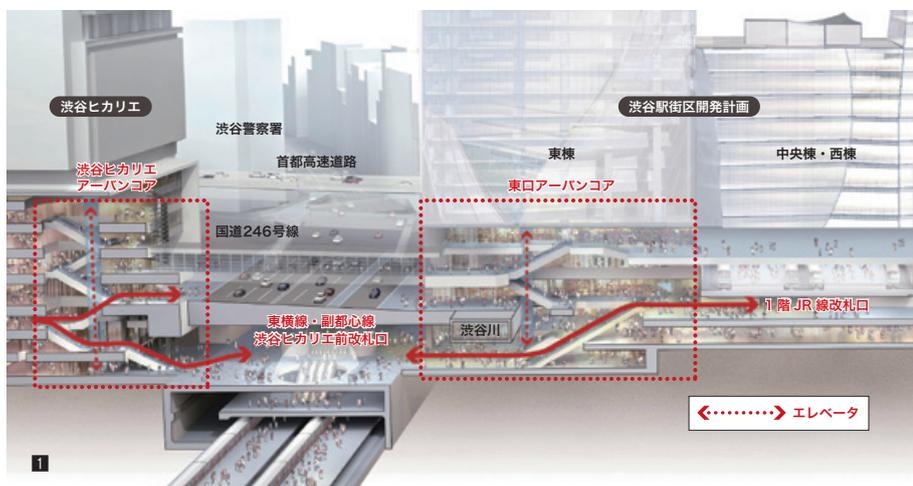
特に、宮益坂と道玄坂の分断は東急文化会館の建設当時から課題となっており、東急電鉄の五島慶太会長（当時）は「ここをつながずして渋谷は発展しない」と語り、東急文化会館と渋谷駅をつなぐ「跨道橋」を整備するに至った。この考えは渋谷ヒカリエに継承され、現在の渋谷駅とつながる連絡通路や将来、設けられる「スカイデッキ」などに、街の回遊性



1「東急シアターオーブ」は約2000人の収容。ミュージカルを中心に上演する 2「ShinQs」は高感度な品揃えが自慢 3 8階はさまざまな文化施設が集積した「8/」のフロア（提供：東急電鉄）

を高めることで街の魅力を増やそうとする東急電鉄の思想が活かされている。

渋谷ヒカリエは、敷地の奥行きが約200mあり、その高低差は約12mに達する。その立体的な立地を活かし、渋谷ヒカリエでは人々が自由に行き交う動線が整備されている。渋谷駅の2階とは連絡通路でつながっており、そのまま施設内の貫通道路を進めば、青山方面への街路に抜けることができる。将来的には、2階部に東京メトロ渋谷線の改札口ができる予定で、さらには銀座線上部に整備されるスカイデッキを経由して、4階部でも渋谷駅と接続する。1階部の正面出入口、地下3階で直結した東急東横線・東京メトロ副都心線渋谷駅と合わせ



ると、実に5層で都市基盤と接続する計画が進められている。縦動線については、地下3階から地上4階まで、吹き抜けとエレベーター・エスカレーターでつながる「アーバンコア」と呼ばれる縦動線を設置し、縦移動を容易にするともに、各階に商業施設の顔を持ち、施設内へのアプローチもしやすい構造となっている。道玄坂側には2000年に開業した複合施設「渋谷マークシティ」があるが、



1開発とともに整備されていく「アーバンコア」周辺のイメージ 2外光が降り注ぐ渋谷ヒカリエのアーバンコア 3東急東横線渋谷駅の吹き抜け。列車や冷房の排熱で暖められた空気の通り道となる（提供：東急電鉄）

将来的には、渋谷ヒカリエから渋谷駅に向かって整備されるスカイデッキで両者は結ばれ、宮益坂から道玄坂へ、約800mの区間で人にやさしい動線が実現する。「渋谷ヒカリエは街をつなぎ、人と人の時間をつなぐ役割を果たす。渋谷ヒカリエはまだ発展段階にある。お客さまの視点や行動を確認しながら、欠けている機能や要素を足していくことを繰り返し、渋谷ヒカリエの成長とともに渋谷の街づくりを牽引していきたい」と西澤統括部長は語っている。

# 渋谷ヒカリエの 設計コンセプトは “立体都市”

ガラスを中心とした透明感のあるファサード、巨大なブロックを積み重ねたかのような外観。吹き抜けの昇降空間アーバンコアや宙空に浮かぶ劇場とスカイロビー。渋谷ヒカリエは、渋谷の街に新しい景色をつくりだし、そのデザインに託されたメッセージを渋谷の街に発信している。東急電鉄が取り組む渋谷の街づくりの中で、渋谷ヒカリエの設計はどのように生まれたのか。設計者である吉野繁さんにお話を伺った。



## 人の動線をシンプルに分かりやすく

渋谷ヒカリエの具体的な設計は2006年から2009年にかけて行い、その後3年間の工事を経て完成しました。

通常、街には駅やオフィスビル、商業施設や公共施設、劇場など、多様なものが面で広がって点在しています。これらが縦に積み上がった「立体都市」が渋谷ヒカリエです。多様に富んだ文化施設や商業施設、業務施設が、賑わいにあふれた渋谷の街そのままに積み上がっている。街路をエレベーターやエスカレーターに置き換え、建物のファサードに見られるように、用途ごとのブロックを積み上げました。東急電鉄の方々、渋谷駅東口という立地において、人が行き来する公共的な「動線」の整備を重視し、収益にはつながりにくい文化施設をメインに持ってくるなど、渋谷ヒカリエから新しい渋谷の街づくりを始めようという強い意志をお持ちでした。その気持ちに応えたいと思いましたが、「自由につかってほしい」と言ってくださったので、かなり思い切った設計ができました。

設計の中で最も難しかったのは、動線計画です。渋谷駅や明治通り・宮益坂からの地上動線だけではなく、地下3階で東急東横線・東京メトロ副都心線渋谷駅と直結し、2階部では渋谷駅とつながる。どれくらいの人がどの入り口を使ってどう動くのか。施設の利用者だけではなく、通り抜けるだけの人も多い複雑な動線です。さまざまな調査を通じて100種類くらいのシミュレーションをかけ、動線計画を完成させました。

また、渋谷駅周辺再開発事業では、各街区の複数個所に、公共的な縦軸の移動空間として「アーバンコア」が配置される計画です。都市のコアとして、複数の鉄道路線と接続し、乗り換えや街を行き交う人々の動線を簡潔にする。リーディング・プロジェクトである渋谷ヒカリエにその第1号を整備しました。

渋谷ヒカリエのアーバンコアは、外光が降り注ぐ半円形の吹き抜けの設計です。その中に設置されたエスカレーターで地下3階から地上4階まで、各階へ移動できる。また、この吹き抜けには「風の通り道」としての機能を持たせてあり、地下鉄駅の自然換気を行います。単なる移動空間ではなく、人も風も光も通る。自然環境をうまく取り込みながら、周囲にデジタルサインや商業施設を配置して、動きや

Shigeru YOSHINO  
**吉野繁**  
株式会社日建設計フェロー役員  
デザイナーフェロー

賑わいを出せればと考えました。同じように、オフィス階・商業階ではエスカレーターの吹き抜けを利用して、「ナイトパーズ」として夜間に室内換気を行っています。これによって、翌日の空調の効きが格段に向上して、省CO<sub>2</sub>に貢献する。ナイトパーズは、オフィスビルでは以前から採用されていますが、商業施設で取り入れたのは世界初となっています。

## 人々の交流の場となるスカイロビー

渋谷ヒカリエはグランドレベルから商業施設、飲食と工房的なスペースが積み上がり、その上がシアター、一番上はオフィスとなっています。用途ごとのブロックとブロックの間には、共用のロビーや屋外庭園など、賑わいを創出する場をつくりました。

通常の複合施設では、オフィスで働く人たちは、商業施設の利用者とは別のエレベーターでダイレクトにオフィス階に向かいますが、ここでは必ず11階のスカイロビーでエレベーターを乗り換える構造となっています。オフィスで働く人たちと劇場に来た人たち、買い物や食事に来た人たちが混じり合う空間です。渋谷という土地柄、ソフトやベンチャー系のオフィスが多いので、こうした交流の場が刺激となって、相乗効果が生まれると考えました。またそのためには、ある程度の規模と大胆な空間が必要で、スカイロビーは、上部に球体のシアターオーブが浮かび、ガラスのファサードからは光が差し込む、まさに立体都市を象徴するような空間となっています。

渋谷は、他の都市のようにゾーニングされていない、多様性にあふれた進化する街です。アジア的な街らしさもある。だから渋谷ヒカリエも、端正なプロポーションの巨大なビルではなく、さまざまな用途を持った「飛び出す絵本」のような建物を目指しました。ガラス張りのファサードは、外に広がる街に向かって渋谷ヒカリエの賑わいを発信します。

一連の渋谷駅周辺再開発事業の先駆けとして、渋谷ヒカリエは新しい渋谷の東口像を投げ掛けました。これから駅街区、南街区の開発が進みます。渋谷は、独自の文化を持った街として、さらに進化を遂げていくと思います。



# 世界へ情報発信する 「エンタテインメントシティしぶや」へ

渋谷駅周辺の再開発事業は、2005年に都市再生緊急整備地域に指定されたことを契機に、2012年に「渋谷ヒカリエ」が開業。

2013年6月には「駅街区」「道玄坂街区」「南街区」の三つのエリアの都市計画決定がなされた。

2027年までには全エリアの開業が予定されている。

このうち「駅街区」と「南街区」に携わる

東急電鉄の計画概要を紹介する。



東京急行電鉄株式会社  
都市開発事業本部 渋谷開発事業部  
事業計画部 課長

## 大友教央

Takahisa OTOMO



東京急行電鉄株式会社  
都市開発事業本部 渋谷開発事業部  
事業計画部 統括部長

## 秋山浄司

Joji AKIYAMA

### 都市基盤整備と街の魅力増強

渋谷駅周辺地区は、東急電鉄・東京メトロ・京王電鉄・JR東日本の5駅8路線が結節するとともに、都内最大級のパスターミナルを有する日本有数の公共交通結節点となっている。

この渋谷駅周辺地区での再開発事業は、2005年12月の都市再生緊急整備地域指定を契機に、2011年3月に渋谷区が策定した「渋谷駅中心地区まちづくり指針2010」などの街づくりの方針に基づき、渋谷駅街区土地区画整理事業・鉄道改良事業と連携して行うとして、東急電鉄などが計画。「渋谷駅地区

駅街区開発計画」「渋谷駅地区道玄坂街区開発計画」「渋谷駅南街区プロジェクト」の三つのプロジェクトで構成された再開発事業は、2013年6月、東京都により都市計画決定された。

再開発事業の主要なテーマは「交通結節機能の強化による快適で分かりやすい歩行者ネットワークの形成」「生活文化の発信拠点としての魅力を強化し、街の国際競争力を高める都市機能の導入」「防災機能の強化と環境改善への取り組み」だ。

「渋谷駅周辺地区では、その発展とともに増改築がなされ複雑化した、街はスプロールの拡大してきた。安全で快適な歩行者空間の確保や錯綜する交通動線の改善、交通結節機能の強化などが、長い間、課題となっていた。国や東京都、渋谷区、それに地元地権者、JR東

日本や東京メトロなど鉄道事業者と連携し、積年の課題を解決して都市の基盤を整備、街の魅力を高めていく」と都市開発事業本部渋谷開発事業部事業計画部の秋山浄司統括部長は解説する。

また、その経緯について、同部・大友教央課長は「東京メトロ副都心線の2008年開業予定を受けて、東横線との相互直通を視野に入れ、2001年、再開発事業の準備室が設置された。東横線と副都心線をつなげるためには、東横線渋谷駅の大改造が必要。これを一つの契機として、人の流れや動線を研究し、インフラの整備と一体となった渋谷の街づく

りについて検討を重ねてきた」と話す。都市計画の決定を受け、具体化に向けてスタートしたプロジェクトで東急電鉄が手掛けるのは「駅街区」と「南街区」だ。

今回の再開発事業の中核となる駅街区の開発エリアは、JR山手線と東京メトロ銀座線の渋谷駅を含む約1万5300㎡で、各路線の乗り換え空間の集約化を図る鉄道改良事業と一体的に行われる。

計画建物は3棟で、東棟（地上46階・地下7階）が先行して、2020年に開業。高さ230mの新たな街のランドマークタワーが出現する。中央棟（地上10階・地下2階）と西棟（地上13階・地下5階）は2027年の開業予定だ。渋谷ヒカリエの前に広がる東口広場と西口広場（通称ハチ公広場）をつなぐ自由通路の拡充や、渋谷ヒカリエで第1号が誕生した都市基盤を上下に結ぶアーバンコア、駅街区と宮益坂上方面・道玄坂上方面それぞれを結ぶスカイデッキなど、谷地形を活かした多層の歩行者ネットワークを整備することで、駅周辺基盤の積年の課題を抜本的に解決する。また、災害時の帰宅困難者一時滞在機能の整備も行い、安全で快適な街の実現を目指している。さらに、計画建物には、オフィスと商業施設だけでなく、国際交流施設や文化発信の街・渋谷ならではの情報発信施設、インバンドに対応した観光支援施設などの公共施設が設置される予定だ。この駅街区開発は、大規模ターミナル駅を中心とする都市再生のモデルプロジェクトとして注目を集めている。

もう一方の南街区は、旧東横線渋谷駅

# 特集：選ばれる沿線

[東急電鉄が取り組む沿線価値のさらなる向上]



1 スクラブル交差点付近から見る渋谷駅地区駅街区の計画建物(イメージ) 2 南街区の開発では渋谷川が再生される(イメージ) 3 歩行者デッキの配置計画

のホームと線路跡地ならびに周辺地権者の土地を合わせた約7100㎡を共同で開発する。計画建物(地上33階・地下5階)は2017年度の完成予定で、オフィスやホテル、商業施設のほか、クリエイティブ・コンテンツ産業の育成や発展を支援する施設を設置し、その拠点となることを目指す。また、低層部は東急電鉄・東京メトロ・JR東日本各社線の新設出入口と直接接続。駅街区と南街区を結ぶスカイデッキには、多くの人に愛された旧東横線渋谷駅のかまほ屋根をデザイン・モチーフに取り入れていく計画だ。

もう一つ、南街区開発の大きな特徴となっているのが、隣接する渋谷川の再生だ。これまであまり知られていなかった渋谷川の存在だが、水流を取り戻し、川沿いに約600mの緑の遊歩道を設けて水辺と緑の空間を創出する。

「渋谷駅の南側はこれまで、人の行き来が少なかったエリアだが、再開発で印象が一変する。水と緑が加わることで、渋谷の新たな魅力が生まれると思う」と秋山統括部長は語っている。

## 最先端の文化やビジネスが集約

2013年の東横線と東京メトロ副都心線の相互直通運転の開始は、当初、渋谷が通過点になるのではという懸念の声が少なくなかった。しかし、その前年に開業した渋谷ヒカリエはオープン1年で来館者数2000万人を記録。相互直通運転の開始以降も、渋谷への来街者数の減少は見られない。

「われわれは『エンタテインメントしぼや』を標榜して渋谷の再開発に取り組んでいるが、渋谷ヒカリエの成功で、渋谷の街づくりの方向性がよりはっきりと見えてきた。プロードウエーのようなエンタテインメント、多様な文化やファッション、新しいビジネス。街全体をさらに活性化させ、流行発信地あるいは生活文化の発信拠点として魅力を高めていく。渋谷という街のインパクトに、世界中の人々が注目するようになる」と、大友課長は意欲を見せる。

また、南街区の開発は、恵比寿や代官山方面を結ぶ人の流れを創出することになる。渋谷とこの二つの街に広尾・原宿・表参道を加えたエリアは広域渋谷圏とされているが、個性を持った街同士がつながることによって、エリア全体の魅力が一段と大きくなっていくに違いない。

「街は、人が主役。素晴らしい建物をつくることにももちろん大きな意味はあるが、その建物や周辺の環境の中で人はどのような活動をするのか。われわれにどのようなサポートができるのか。その過程の繰り返し街づくりになっていくのだと思う。むしろ2027年以降に本当の街づくりが始まるのだと考えている。東急電鉄は今、種を撒いているところだ」と秋山統括部長は、動き出した渋谷改造計画を前に責務を語る。

再開発を通して街全体の活性化を促し、「エンタテインメントシティしぼや」というビジョンに向けて努力を重ねる中で、渋谷は「日本一訪れたい街」となり、世界から選ばれる街となっていくだろう。