

NEW ENGINE OF CHINA

Theory & Practice on Comprehensive Development of Rail Transit

城市新引力 3

轨道交通综合开发规划理论与实践

中国城市规划学会 CCDI悉地国际 主编



中国城市出版社
CHINA CITY PRESS

城市新引力

NEW ENGINE OF CITY

轨道交通综合开发规划理论与实践

Theory & Practice on Comprehensive Development of Rail Transit

3

中国城市规划学会 CCDI悉地国际 主编

中国城市出版社

· 北 京 ·

图书在版编目(CIP)数据

城市新引力:轨道交通综合开发规划理论与实践.3/
中国城市规划学会,CCDI 悉地国际主编.—北京:中国
城市出版社,2016.3

ISBN 978-7-5074-3058-5

I. ①城… II. ①中… ②C… III. ①城市铁路—交通
规划—学术会议—文集 IV. ①U239.5-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 053849 号

责任编辑 陈夕涛
装帧设计 逸品书装设计
责任技术编辑 张建军
出版发行 中国城市出版社
地 址 北京市海淀区三里河路 9 号(邮编 100835)
网 址 www.citypress.cn
发行部电话 (010) 63454857 63289949
发行部传真 (010) 63421417
总编室电话 (010) 58933140
总编室信箱 citypress@sina.com
经 销 新华书店
印 刷 北京圣夫亚美印刷有限公司
字 数 259 千字 印张 12
开 本 889×1194(毫米) 1/16
版 次 2016 年 5 月第 1 版
印 次 2016 年 5 月第 1 次印刷
定 价 68.00 元

版权所有,盗印必究。举报电话:(010) 58933140

序一

石楠

中国城市规划学会秘书长

轨道交通的建设，如同城市发展的引擎，将城市开发的容量和质量提升到前所未有的高度。我国巨大的人口基数、经济发展和城市化进程的不均衡现状，使得作为公共交通的高铁、城际铁路、城市内部轨道交通，成为大部分城市市民生活出行的必然选择。我们看到，一个个交通站房如同“点”、多个站房之间串成“线”、以站房辐射周边土地的开发形成“面”，这种“点—线—面”的关系，如同当代中国城市化进程中最重要的价值纽带，全面开展并正在延续。

在中国之前，发达国家也陆续经历了大规模的城市化和轨道交通规划开发的过程，如今，在欧美和日本等国家所处的“后城市化时代”，规划和建设理论体系日趋完善，而实践接近尾声，可谓“理论过剩、实践收缩”。而中国的情况正好相反，大量的轨道交通设施的建设以及周边土地的逐级开发，缺乏足够的理论指导和规划思考，可谓“实践膨胀、理论不足”。这对于城市管理者、规划师、建筑师、工程师以及方方面面的研究者和实践者而言，都意味着一些特殊而艰巨的挑战。

于是，在中国城市规划学会的倡导下，在 CCDI 悉地国际、北京交通大学等专业机构的支持下，从规划理论层面研究探讨中国轨道交通综合开发的三次国际学术研讨会，分别于 2011 年在上海、2012 年在北京、2014 年在深圳成功举办。其中，2011 年的大会以“轨道交通综合开发的理论与框架”为主题，提出和总结了这个领域整体的学术框架和实践要素；2012 年的大会以“轨道交通沿线土地的综合开发与规划”为主题，深入探讨了城市管理、工程实践、项目投融资等方面的经验；2014 年的大会以“轨道交通综合体的规划管理和资源整合”为主题，以十多个国内外城市的鲜活案例为线索，将这一领域的理论研究落实到城市

开发的策略和实践之中。

作为国内规模最大的、由行业协会、大型设计企业、科研院校三方共同就轨道交通规划与沿线开发问题进行深度互动的学术盛会，这三届学术会议围绕着核心议题从城市规划、政府管理、建设体制、投融资体制、土地政策等多个角度进行了理论探索。特别对于“如何在宏观战略层面、中观实施层面实现轨道交通与城市规划的有机整合和互动反馈”“如何创造性地优化轨道交通建设主体的资产结构和融资模式，降低公共财政和金融的系统性风险”“如何从轨道交通全线综合开发与整合利用的角度出发，制定系统化、多目标、整合性的开发策略”提出了适合中国国情的新思考。

作为这三届会议最重要的学术成果，《城市新引力》系列丛书由中国城市出版社陆续出版，为全面理解我国城市轨道交通规划及开发现状打开了一个有价值的窗口，也标志着我国对轨道交通综合开发的相关研究步入了新时代、新水准。从这三册专著中可以看到，我们对轨道交通综合开发领域的实践探索经历着一个快速认知、逐步升级的过程，中国城市规划学会非常有幸成为这个过程的倡导者和见证者，也再次祝贺系列丛书的第三册顺利出版。也许在数十年后，回望中国城市与轨道交通的发展，方可感慨今日我们所做诸多探讨的价值和贡献，希望那一天我们依然感到不负使命，不留遗憾！

2016年3月

序二

王 睦

CCDI 悉地国际轨道交通事业部总经理

近几年，我国的轨道交通发展突飞猛进，无论是国家高速铁路、区域城际铁路还是城市轨道交通，规划建设速度、运营里程均达到了国际领先水平。但高速发展的背后，也存在着很多的不足，无论是建设模式与投融资体制、规划建设水平以及运营管理水平还有很多需要进一步探讨和完善。

正是在这样的背景下，2014 年 4 月，由中国城市规划学会主办，深圳地铁集团有限公司和 CCDI 悉地国际共同承办的第三届“轨道交通综合开发国际研讨会”在深圳成功举办，本届研讨会以“轨道交通综合体的规划管理和资源整合”为主题，吸引了国内外众多专家、学者和从事轨道交通规划建设管理的单位参加。《城市新引力》系列丛书作为“轨道交通综合开发国际研讨会”的会议论文集，是各届会议发言的核心观点和经验的总结。

本届会议聚焦轨道交通站点区域的综合开发规划与设计，从土地政策、融资机制、规划管控、政府审批到具体的站点开发设计、技术接口、交通一体化等多个视角、多个维度展开讨论，对广大的轨道交通行业管理和实践工作者具有非常大的参考价值和借鉴意义。

《城市新引力 3》从内容上划分为理论与实践、悉地实例和附录三大章节。理论与实践围绕“轨道交通综合体的规划管理和资源整合”主题，从轨道交通沿线城市开发策略、轨道交通综合体的规划编制与设计导则、轨道交通综合体的发展模式与城市空间创新等方面展开论述；悉地实例，通过 9 个案例，阐释了悉地国际轨道交通的设计理念及项目的实施效果；附录介绍了三届会议的概况及取得的成果。

希望本书能够成为轨道交通综合开发领域实践经验的一个共享载体，一个学术观点碰撞的平台，一个站在多重视角推动中国轨道交通综合开发健康发展的媒介。

序一 石楠

序二 王睦

理论与实践 Theory & Practice

日本东急沿线城市开发策略及车站综合体实例剖析

藤岛茂 酒井诚 北田静男 周伊 / 002

TID 系统策划——以佛山南海区狮山项目为例

李颂熹 / 014

温州市域铁路 S 线建设与大都市区空间发展探讨

童宗煌 / 018

北京轨道交通车辆段综合利用模式的演进与创新

纪 诚 / 025

香港轨道交通与城市的协同发展

潘国城 / 034

深圳地铁集团综合开发实践研究

肖 民 / 039

上海市轨道交通站点与周边地下空间衔接规划研究

王 曦 王 剑 张安峰 / 044

轨道沿线 TOD 理性开发的总体协调框架研究

杨应科 / 051

台湾捷运系统的联合开发方式

冯正民 / 062

高铁新城协同规划的认知与实践

余新海 / 068

轨道交通综合体规划编制研究和技术指标构建分析

吴 韬 严建伟 / 074

厦门市轨道交通 1 号线开发咨询回顾及反思

刘 建 / 083

“三规合一”优化轨道交通综合开发顶层设计

卢源 / 087

轨道公司项目运作的误区、风险及后续资源整合策划

李红卫 / 095

《城市轨道沿线规划设计导则》编制中的探索

王昊 / 100

深圳轨道交通6号线“轨道+物业”发展模式的实践经验

王绍良 / 104

轨道交通综合开发的制度安排与顶层设计

赵鹏林 / 110

思路与落实 “春华秋实，共赢途中”

——以无锡地铁站点上盖物业规划设计为例

郭嘉 / 114

交通综合开发蕴含的城市空间创新机遇

何超明 / 119

苏州工业园区地下空间实践

孙立 / 123

悉地实例 Case Study of CCDI

重庆北站交通枢纽 / 130

厦门轨道交通1号线沿线综合开发咨询 / 136

厦门火车站 / 140

合福线全站房建筑设计 / 146

山西运城站前高铁新城规划策划 / 152

天津4号、10号线沿线开发咨询 / 156

三水站综合交通枢纽开发咨询 / 160

余慈综合交通枢纽 / 164

重庆四公里车辆段综合开发策划 / 168

附录 Appendix

第一届轨道交通综合开发国际研讨会回顾 / 172

第二届轨道交通综合开发国际研讨会回顾 / 176

第三届轨道交通综合开发国际研讨会回顾 / 180

1

Theory & Practice

理论与实践



日本东急沿线城市 开发策略及车站 综合体实例剖析

Real-example Analysis on Urban
Development Strategies and
Station Complexes along the Line
of Tokyu in Japan

藤岛茂 酒井诚 北田静男 周伊

东急集团东京急行电铁株
式会社 东急设计

策略

历经半个多世纪的沿线开发,位于东京西南部的东急沿线区域形成了多个人气宜居的街区,实现了高水准的铁路输送效率,带动了沿线经济的发展。东急开发的車站综合体可以在确保自身最大经济效益的同时,有效带动周边区域的均衡发展,创造更多就业机会,成为地区的经济中心。

【摘要】 本文主要介绍东急集团结合铁路运营展开的各种密度的沿线城市开发和东急沿线主要铁路站轨道综合体的具体实例剖析。证明了历经半个多世纪的沿线开发,位于东京西南部的东急沿线区域形成了多个人气宜居的街区,实现了高水准的铁路输送效率,带动了沿线经济的发展。东急开发的車站综合体可以在确保自身最大经济效益的同时,有效带动周边区域的均衡发展,创造更多就业机会,成为地区的经济中心。

【关键词】 东急集团 东急设计 城市开发 开发密度 轨道交通车站综合体

Abstract This paper mainly introduces a real-example analysis on the urban development of various densities conducted by Tokyu Group in combination with railway operations and on the main rail transit station complexes along the line of Tokyu. It proves that, after more than half a century of development along the line, the zone along the line of Tokyu, located in the southwest of Tokyo, has formed several popular and livable blocks, achieved a high level of rail transport efficiency and driven the economic development along the line. The station complexes developed by Tokyu Group, besides of guaranteeing their own maximum economic interests, can also effectively drive the balanced development of surrounding regions, create more employment opportunities and become regional economic centers.

Keywords Tokyu Group, Design by Tokyu Group, Urban Development, Development Density, Rail Transit Station Complex

>>> 作者简介

藤岛茂,男,日本一级注册建筑师(No.105952)。毕业于日本大学理工学院建筑专业。现任东急集团东京急行电铁株式会社东急设计社长。从事轨道和房地产投资运营工作超过40年,对线路规划管理、沿线开发及轨道综合体的投资运营管理具有极其丰富的经验。

酒井诚,男,日本一级注册建筑师(No.133321),日本注册城市再开发规划师(No.120042)。毕业于横滨国立大学大学院建筑学专业,硕士学历。现任东急集团东京急行电铁株式会社东急设计常务执行董事。从事城市开发和建筑设计工作超过35年,曾负责东京圈的目黑站、涩谷站、多摩广场站、筑波特快线守谷站等多项大型开发项目。

北田静男,男,日本一级注册建筑师(No.104586)。毕业于名古屋工业大学工学部建筑学科。现任东急集团东京急行电铁株式会社东急设计总建筑师。从事城市开发和建筑设计工作超过40年,负责日本多项大型公共建筑项目,在超高层和复杂综合体项目以及轨道交通综合开发领域具有丰富经验。

周伊,女,日本一级注册建筑师(No.344708)。2003年6月毕业于东南大学建筑系建筑专业,获日本文部省奖学金赴日留学。2006年3月获日本国立茨城大学都市规划专业硕士学位。2006年4月进入东急集团株式会社东急设计社。在日本获得武库川女子大学建筑学教学楼设计竞赛最优秀奖等多个设计奖项。现任东急集团东京急行电铁株式会社东急设计中国项目经理。

引言

东急集团是日本私营铁路中规模最大的私铁公司，始于 1922 年设立的目黑蒲田电铁株式会社。东京第一条地铁线——银座线涩谷—新桥段是东急集团于 1925 年修建、1934 年投入运营的。东急集团也是车站综合体百货商场的先驱。日本第一座车站上盖商业是 1934 年开业的东急东横百货。目前，东急集团已是一个以东京急行电铁为核心企业、由 235 家公司 8 个法人组成的综合生活产业集团。东急集团以建立在交通事业基础上的“街区建设”作为事业主干，长年从事交通、房地产、生活服务、度假休闲、文化教育、医疗养老等与日常生活密切相关的各领域业务。东急集团的口号是“迈向美好时代”，以满足人们多样价值观的“创造美好生活环境”为理念，旗下各公司互相合作，推动“共创”，实现乘数效应，打造深受信赖和爱戴的东急品牌。

日本东急集团东京急行电铁株式会社东急设计，隶属于东急集团，是其成员之一，直接参与东急集团开发的各项交通事业、住宅开发、商业开发、娱乐开发、度假区开发等各种综合事业，是一个和东急集团一起成长的综合性设计公司。2014 年迎来了她 40 周年的庆典。目前，东急设计正全程参与东急集团“到日本最想访问的街区·涩谷”、“在日本最想工作的街区·二子玉川”、“在日本最想居住沿线·东急沿线”的城市开发。作为综合性事业集团的一员，东急设计最突出的特点是从“事业性”“运营·管理”的观点出发，进行可实施性较高的设计，从而确保建筑项目在完成之后，在保持建筑物魅力的同时，能保持运营事业长久繁荣。我们的设计理念是：创造一种长期繁华、颇具人气、可持续发展的“城市开发”模式。

1 东急集团主要沿线开发事业的理念

东急集团立志“创造美好生活环境”，以建立在交通事业基础上的“街区建设”为中心，在不动产、生活服务、酒店及度假村、商务支持等广泛领域发展业务。东急集团成长的推进力来自“三大核心产业之间的连锁促进”。同时，东急集团还积极在业务活动中采取措施减轻环境负荷，协助开展教育、文化振兴



图 1 东急电铁路线图

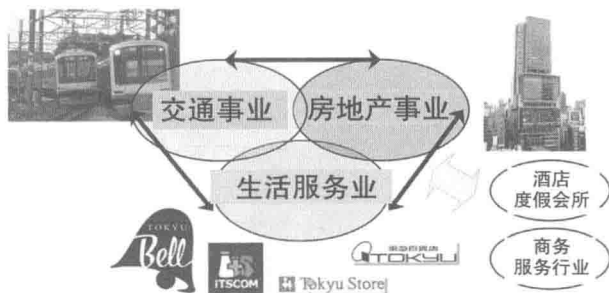


图 2 东急集团的 3 大产业支柱——交通、房地产和生活服务

及国际交流，扎根当地实施社会贡献活动。

1.1 东急的轨道交通产业

历经半个多世纪，东急集团在东京的西南部铺设铁路网的同时也在进行着城市建设，将原来少有人居住的郊外和农田开发为目前东京圈炙手可热的人气宜居区域。这在很大程度上减少了东京核心区的交通和居住压力。

东急线由连接涩谷和横滨这两个繁华街区的东急东横线、通往东京市中心大动脉的东急田园都市线等7条铁路线路以及有轨电车世田谷线共计8条线路组成，营运里程为104.9千米。尽管运营里程只排在日本16大私铁公司的第11位，但是东急电铁在东京圈的交通总营业额仅次于东京地铁。而且，东急电铁每千米的营业额为24.5亿日元，东京地铁为17.3亿日元，为东京地铁的1.5倍，关联企业的总营业额排在私铁中的第一位。东急线沿途通过的17个市区称为东急沿线市区，面积490平方千米，人口约500万人，上下客每年间超过10亿人次，每天的输送人口约298万人次，是日本私营铁路中综合规模第一的私铁公司。由于沿线形成众多人气街区，输送效率和车票收入也达到了高水准。



图3 东急车票收入统计表

1.2 东急沿线的街区开发产业

与铁路事业齐头并进的“街区建设”，积极推进别墅、公寓、商务楼、商业设施等独具魅力的整体生活环境创造。作为其象征的“东急多摩田园都市”，是从其开发构想发表后历时50多年完工的综合性地区开发项目。其开发总面积约5000公顷，居民约60万人，作为以民营企业为主体开发的街区建设项目堪称日本国内的最大规模。

调查显示，东急沿线居民的人均纳税额是全国居民人均纳税额的1.5倍，属于中高收入阶层。东急沿线开发的目标是：“让大家都选择在东急沿线街区持续性地居住”，“放心舒适的沿线街区建设”，从而推进进一步的开发建设。

最想居住的街区排行榜							
0位	2013年	2012年	2011年	2010年	2009年	2008年	2007年
1位	吉祥寺	吉祥寺	吉祥寺	吉祥寺	吉祥寺	吉祥寺	自由が丘
2位	自由が丘	自由が丘	自由が丘	自由が丘	自由が丘	自由が丘	吉祥寺
3位	横浜	横浜	惠比寿	横浜	横浜	横浜	横浜
4位	二子玉川	惠比寿	二子玉川	二子玉川	二子玉川	二子玉川	惠比寿
5位	広尾	広尾	横浜	惠比寿	惠比寿	惠比寿	広尾
6位	惠比寿	二子玉川	広尾	広尾	広尾	広尾	二子玉川
7位	鎌倉	中目黒	目黒	鎌倉	鎌倉	鎌倉	鎌倉
8位	目黒	鎌倉	中目黒	目黒	中目黒	中目黒	代官山
9位	中目黒	目黒	鎌倉	神奈坂	目黒	目黒	田園調布
10位	代官山	代官山	代官山	中目黒	豊洲	青山	豊洲

(MAJOR7 根据 8 家大房地产公司的住宅市场销售调查, 着色街区为东急开发的东急沿线街区)



(根据 2013 年日本民营铁道协会出版的大型民营铁道公司经营情况调查资料)

图 4 东京圈街区排行和各大私营铁道公司输送盈利排行榜

1.3 东急的生活服务产业

东急集团立足于东急沿线, 提供旨在安心、便利和舒适的服务, 力求使居住在沿线地区的广大居民的生活价值得到提高。例如, 在涩谷 Hikarie 开业的新型商业设施“ShinQs”就是极具代表性的打造提升新生活价值的百货店。除此以外, 东急集团还积极推广教育、医疗、养老、健身等各项产业, 对育儿和养老提供支援, 构建使每个人都能够享受健康、兴趣和休闲的支持平台, 在车站构筑提供 Wi-Fi 服务的信息基础工程, 等等。东急集团的各家公司紧密协作, 为实现“在日本最想居住沿线·东急沿线”这一目标而共同努力。

实践证明, 东急沿线采用的以交通带动街区发展, 以街区发展带动交通收益率的沿线模式取得了巨大的成功。所以, 在日本进入老龄化社会, 全国包括东京圈人口都持续减少的情况下, 东急沿线预测到 2020 年人口将持续增加。成功的沿线街区开发吸引了更多人择居东急沿线区域, 从而提高了铁路的运输



图 5 东急沿线各项生活服务产业



图 6 东急沿线人口统计和全国人口统计比较图

效益。调查显示，东急线输送人数持续增加，2014 年度更新了历史最高纪录。

2 东急沿线主要轨道站综合体实例剖析

东急集团积极推进东急沿线主要车站的开发，创造具有魅力的“街区开发”。高密度涩谷站开发、中密度二子玉川站开发、低密度多摩广场站开发是东急集团目前的三大开发事业。东急集团以“来到日本最想访问的街区·涩谷”“在日本最想工作的街区·二子玉川”“在日本最想居住沿线·东急沿线”为目标，积极推进沿线城市开发。

路线名	车站名	车站综合体名	用途	密度	开发类型	特点
东急东横线	涩谷站	涩谷 Hikarie	商业 / 文化 / 办公 / 地铁车站	高		地铁站和邻接地块的超高层轨道综合体一体化高密度开发
井之头线 银座线	涩谷站	涩谷 Mark city	酒店 / 商业 / 办公 / 地铁车库 / 车站	高		轨道车站和站上方 2 栋超高层轨道综合体一体化高密度开发
东急田园都市线 东急大井町线	二子玉川站	二子玉川 RISE	商业 / 办公 / 酒店 / 住宅	中		高架轨道站邻接地块的大规模综合体中密度开发
东急田园都市线	多摩广场站	多摩广场 Terrace	商业 / 城铁车站	低		轨道站和周边地块中低层综合体的一体化开发
东急田园都市线	用贺站	世田谷商业广场	商业 / 办公 / 地铁车站	中		地铁站和邻接地块的大型综合体开发
JR 山手线 东急目黑线	目黑站	目黑站大楼	商业 / 办公 / 地铁和 JR 换乘车站	高		地铁站上部 1 栋高层综合体和地铁站的一体化开发
东急东横线 东急目黑线	日吉站	日吉站大楼	商业 / 城铁车站	中		地下站和上部商业综合体的一体化开发 Park & Ride 事例
东急大井町线 东急目黑线	大冈山站	东急医院	医院 / 地下车站	中		地下站和上部医院的一体化开发

图 7 东急沿线车站综合体开发类型

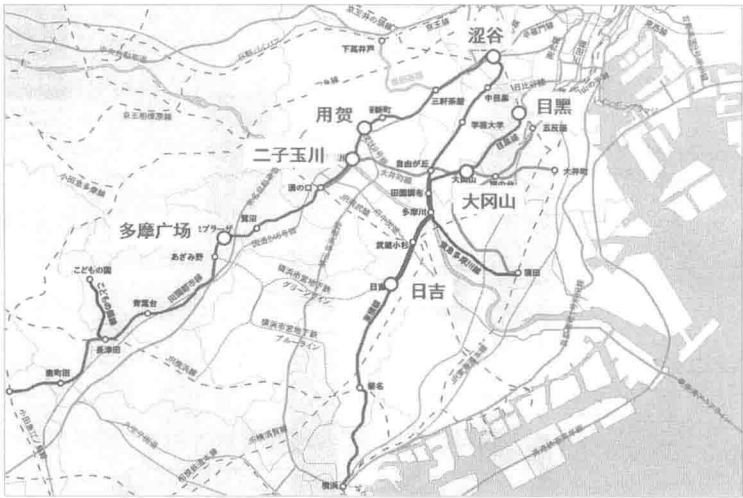


图 8 东急沿线车站综合体具体位置

2.1 高密度涩谷站开发

涩谷位于 JR 山手环状线上。其内侧就是一般意义上的“东京的中心”。涩谷与新宿、池袋一样，是东京的副都心。涩谷是 JR 山手线、JR 埼京线、东急田园都市线、东急东横线、京王井头线、地铁银座线、地铁半藏门线、地铁副都心线这 8 条线路交汇的交通要塞，每天的换乘人数超过 300 万人次，是东京圈仅次于新宿的第二大交通枢纽。

从涩谷航空照片可以看到东急蓝塔大楼（东急五星级酒店办公综合体）、涩谷城市标志 Mark City（办公和东急四星级酒店）、涩谷 Hikarie 等已经竣工开业的物业。东急百货店东横店的拆卸施工正在进行中。JR 涩谷站车站街区和涩谷站南街区的施工也即将开工。开发和施工是在满足 8 条线路日常运营的情况下进行的，逐步将地上的交通功能转移到地下，地上建设超高层，实现多层次的地上地下一体化空间开发和各条线路间的无障碍换乘。



图 9 涩谷航拍照片

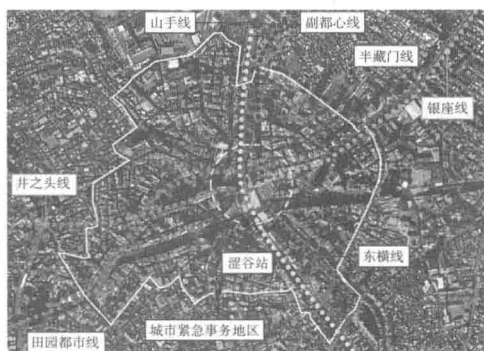


图 10 涩谷站线路示意图

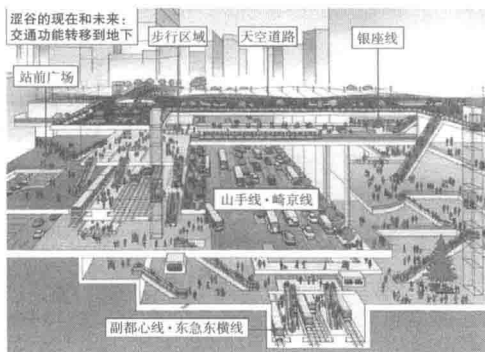


图 11 涩谷站多层次地下空间开发示意图

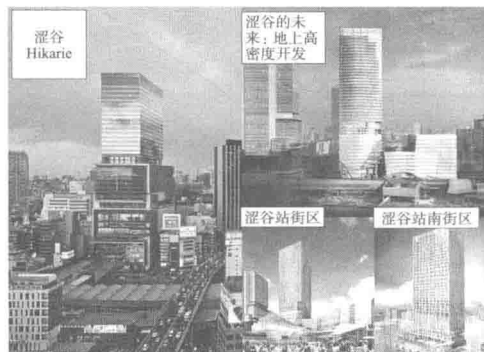


图 12 涩谷站地上空间高密度开发效果图

2.2 高密度涩谷站综合体 Hikarie

所在地：东京都涩谷区

建筑类型：地铁车站、商业、剧院、办公

竣工时间: 2012 年

建筑面积: 144000m²

层数: 地下 4 层, 地上 34 层

乘客数: 东急东横线 约 435000 人次 / 天

东急田园都市线 约 656000 人次 / 天

Hikarie 于 2013 年开业, 集合地铁车站、商业设施、餐饮、剧场、写字楼等各种功能, 堆积成为“立体城市”。其地下空间和地面之间由地下地上空间一体化的“城市核心”进行垂直连接。B5 ~ B3 层是地铁车站, B3 ~ 7 层是和地铁车站实现无缝对接的商业设施, 11 ~ 16 层是可以容纳 1800 人的大剧场, 17 ~ 34 层是办公楼。

该地块开发前是东急文化会馆, 年亏损 3 亿日元。建成综合体后, 第一年营业额超过 190 亿日元 (原预计 180 亿日元), 来店人数 2200 万人 (原预计目标是 1400 万人)。2013 年 3 月份, 东横线地下车站完工, 与地铁副都心线并接, 开始了两条线路间的换乘。东横线涩谷地下车站与涩谷 Hikarie 相连接。东急设计的提案提出, 结合地铁车站的直线路通改造和相邻地块进行一体化开发。在 Hikarie 这侧建造了与地上相连接的贯通空间, 利用这个贯通空间可以完成地铁的自然换气, 这是其最大的节能特征: 列车的运行会产生热气和风, 从而生成上升气流, 导致站内气压下降, 这样地面上新鲜的空气就会流入站内, 形成自然对流, 完成自动换气, 实现节能环保。



图 13 涩谷站综合体 Hikarie



图 14 涩谷站综合体 Hikarie 列车风换气系统

2.3 高密度涩谷 Mark City 开发

所在地: 东京

建筑类型: 地铁车站、东急酒店、办公、商业

竣工时间: 2000 年

建筑面积: 139560m²

层数: 地下 2 层, 地上 25 层

乘客数：东急东横线 约 435000 人次 / 天

东急田园都市线 约 656000 人次 / 天

涩谷 Mark City 开发是 2000 年竣工的轨道车站上盖综合体项目。项目功能包括办公、酒店、商业、车库、车站、线路、公共通路等。开发中灵活运用银座线车辆检修基地、东急巴士专用道路、京王井头线涩谷站用地的上部空间以及线路上盖的代表性大型复合设施等的空间，形成贯通办公、酒店、铁路车站、地铁站、商业设施等的复合设施内部的公共步行系统，构成了涩谷城市的新活力空间。



图 15 涩谷站综合体 Mark City 航拍照片

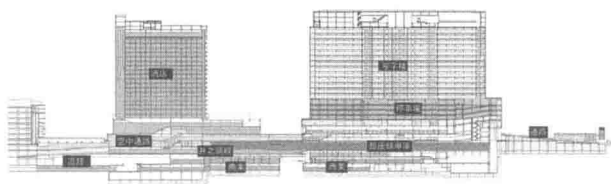


图 16 涩谷站综合体 Mark City 剖面图

2.4 中密度二子玉川站开发

所在地：东京都世田谷区

建筑类型：车站、办公、商业、酒店

竣工时间：1 期 2011 年竣工营业，

2 期 2015 年竣工营业



图 17 二子玉川站一期开发



图 18 二子玉川站二期开发