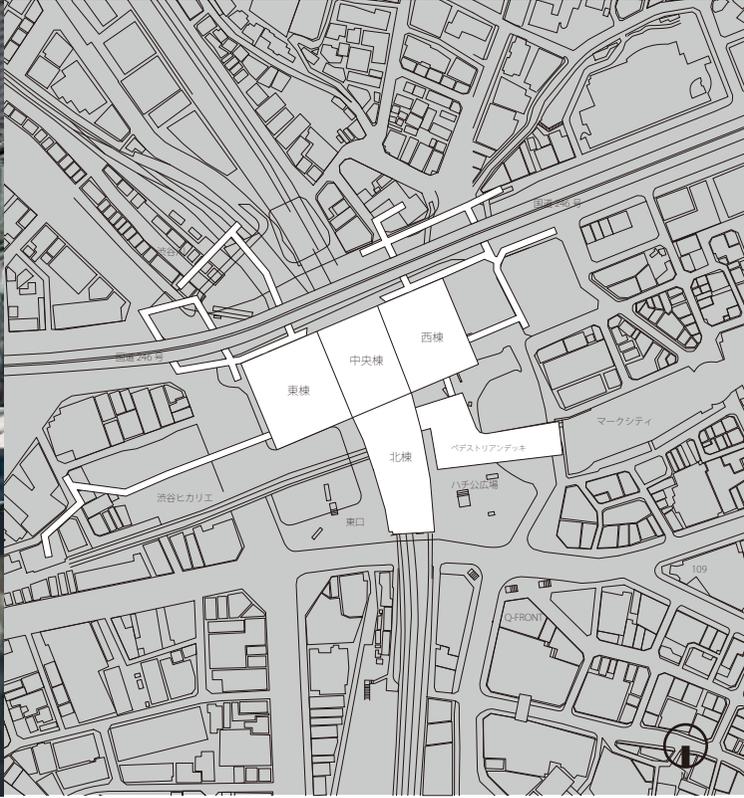


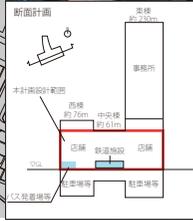
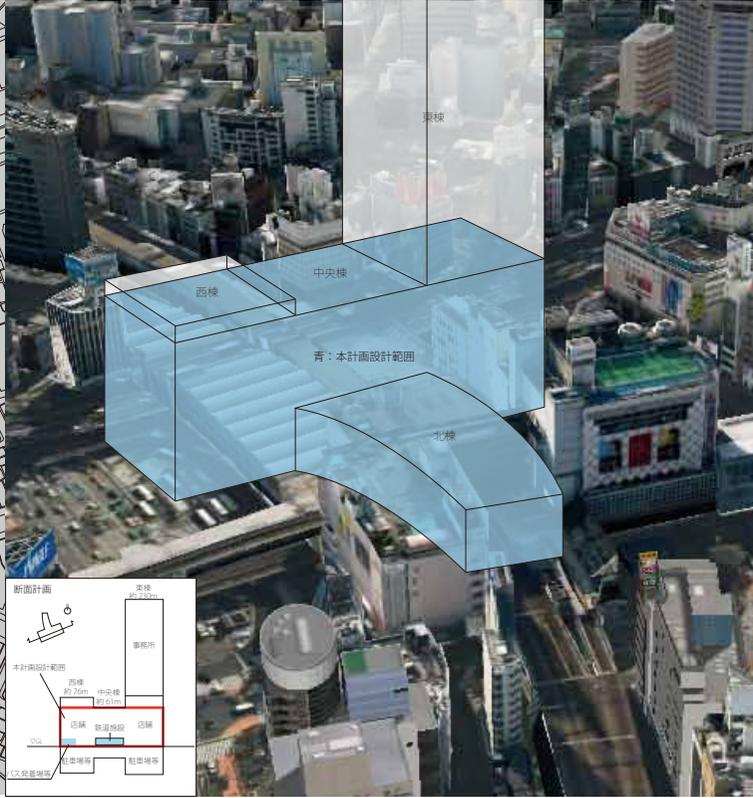


取り壊し範囲

取り壊し範囲



新渋谷駅配置図 S1/2500



渋谷区の計画と本計画の設計範囲

CONCEPT 現在の渋谷駅を継承した、「コト」との出会いの場となる新しい渋谷駅の提案

現在、渋谷駅周辺地区再開発事業という計画が進行している。2026年を目標に、渋谷駅の超高層ビルへの立て替えを含めた、合計5本の超高層ビルが周囲に建設される予定だ。確かに現在の渋谷駅は増改築を繰り返した結果、非常に複雑だ。しかし私はこの様々な断片が寄せ集まって出来上がったような現在の渋谷駅が好きだ。駅はまちの顔であり、導入である。現在の駅舎は、渋谷のまちのいろいろなものが集まってきて生み出されるあの勢いやにぎやかさを、偶然にも上手く表象しているように思える。逆に、超高層ビルという言葉から想像する整然とした空間に、どこか渋谷のまちへの入り口としては違和感を感じる。

渋谷駅は1日に約280万人の人が利用するとも言われる、日本第2位の巨大な駅である。1885年に貨物線の停車駅として新設された当時1日0人だった利用者が今日に至るまでの増加に合わせ、渋谷駅舎は何度も増改築が繰り返されてきた。例えば宝川砂利電気鉄道が貨物路線から通勤のために人を運ぶようになったり、流行の最先端となつてたきんの人を集めるようになった渋谷のために、多くの路線が乗り入れるようになったり。時代の流れや利用者のニーズに合わせ、渋谷駅は常に新陳代謝を行っている。つまり、渋谷駅は渋谷の人々の欲望を反映してきた場所ということになる。

そんな渋谷駅を構成する建物の大半を設計したのが、建築家・坂倉準三である。コルビュジエに師事しモダニズムの時代に活躍した坂倉は、渋谷の他にも新宿や池袋といった日本を代表する都市の駅周辺の空間を多く手がけている。また、坂倉は渋谷駅だけでなく渋谷再開発計画66などの都市計画的提案も行った。その内容から、同時代の建築家の多くが自己主張の強いデザインを手がけるなか、坂倉はそういった流れに反した、匿名的な提案—まちの新陳代謝におけるひとつの方向性のみを提示していたことが分かる。それは、あるルールの設定をするか自体が建築家の職能のひとつとして考えられる様になった現在にも通ずるものがある。つまり、既に渋谷のまちには通奏低音のように、現在を先取りした坂倉の考え方が流れている。そこで、坂倉の考え方や空間の断片を取り込みつつ、現在の建築への要求や渋谷のまちの欲望を統合して設計を進めることを考えた。

では現在の渋谷のまちの欲望とはなにか。渋谷は銀座級の登場以降、長い間新しいライフスタイル・文化の発信や最先端企業の輩出など、情報発信のまちとして栄えてきた。その「最先端」を求めて、多くの人が渋谷を訪れる。マスメディアの時代、渋谷はモノとの出会いの場所だった。東急百貨店のようなデパートに始まり、パルコの登場によるファッションの流行。しかしそれはマスメディアから携帯電話などのパーソナルメディアの盛の時代へ移行するとともに、モノからコトへと変わっていった。コギャルやマンソバと呼ばれるメイクやライフスタイルの文化から徐々に移行が始まり、現在ではサッカーの試合のあとにスクランブル交差点にたくさん人が集まるような、コミュニケーションやその場で一体感などの「コト」に出会うことへと、渋谷を訪れる目的は変化している。

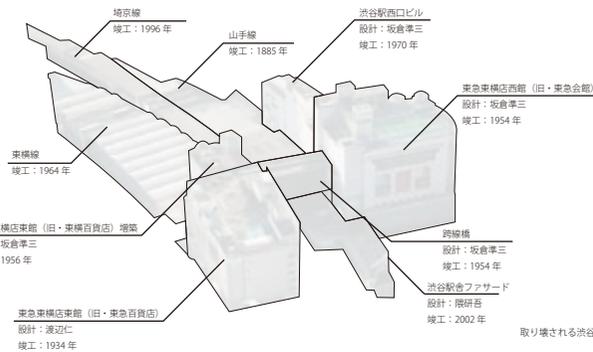
物流の発達により、どこでも同じようなものを手に入れることが出来る時代。激化する都市間競争において突出するには、このように「コト」と出会うまちだということをおおきく打ち出していかななくてはならない。

そこで、現在の渋谷駅を継承した、「コト」との出会いの場となる新しい渋谷駅の在り方を提案する。

現在の渋谷駅 消える坂倉建築群

渋谷駅の歴史を辿ると、現在の状態になるまでに増改築がたびたび繰り返されてきたことが分かる。乗り入れ路線の増加やそれに伴う利用者の急増、そしてその当時の社会背景などを反映して次々と増築されていったその姿は生き物のようなでもあり、その増殖の痕跡は現在の駅舎の中でも数多く見つけることが出来る。また、この増殖は自然発生的に駅の内部に地上レベルを一周する環状のルートと地上と2階をつなぐ環状のルートの、二つのリングを生み出した。これにより、渋谷駅を彷徨い歩いているといつの間にか同じところに出てきてしまうという不思議で、誰でも一度は経験したことがあるような体験が引き起こされているわけだが、逆にこの二つのリングがあるからこそ増殖過程の色濃く残る複雑な駅構内でも、1日280万人とも言われる渋谷駅の利用者をうまくさばくことが出来ているということが分かった。

そして、現在地上部分に現れている渋谷駅と呼ばれる建築群を形成しているのは、東急東横店西館、跨線橋、渋谷駅西口ビル、山手線ホーム、埼京線ホーム、東横線ホーム、東急東横店東館、マークシティである。そのうちマークシティを除く建築物の取り壊しが今回の計画では決定している。



取り壊される渋谷駅の建築

将来の渋谷駅 超高層と坂倉の影

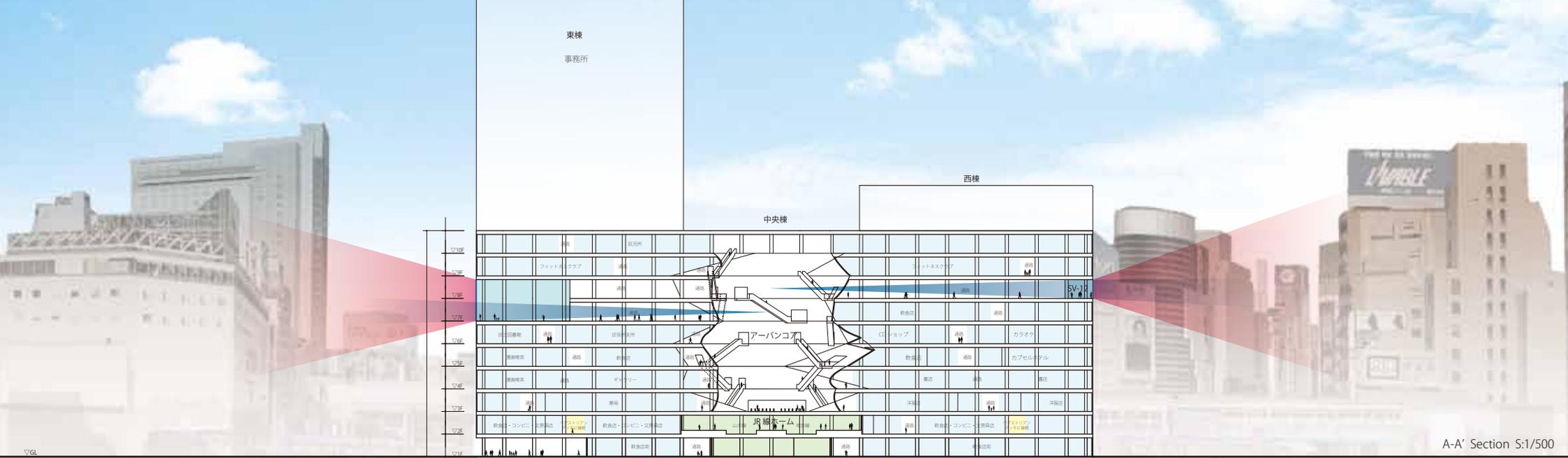
渋谷区の発表によると、新駅舎の高さは上図断面計画にある様に東棟約230m・中央棟約61m・西棟約76mで、敷地は現在の渋谷駅の位置よりも高側にセットバックするがたちとなる。

渋谷駅中心地区基盤整備方針（渋谷区/平成24年10月発表）の基盤整備の目的の項には、渋谷のまちの将来像として「世界に開かれた生活文化の発信拠点『渋谷』のリーディングコア—広場・坂・路面店を生かした、めぐり歩ける、環境と共生するまちを目指して—」とある。それに基づいた整備内容として、駅施設においては山手線・埼京線ホームの並列化・島式化や東京メトロ銀座線ホームの島式化、コンコースの拡充。歩行者ネットワークにおいては多層な都市の歩行者動線を地上へつなぐアーバン・コアを各街区の開発を活用した整備、鉄道、駅前広場、歩道246号、各街区の開発等を活用した歩行者デッキ・地下通路の整備、谷地形をフラットに繋ぐ東西方向のスカイウェイの整備など、具体的に書かれている（下図）。

特に歩行者ネットワークにおけるアーバン・コアと呼ばれる上下の動線や歩行者デッキなど、この計画には坂倉準三による渋谷再開発計画'66が色濃く反映されていることが窺い知れる。



渋谷区による渋谷駅中心地区基盤整備方針



A-A' Section S:1/500



1 Plan S:1/1500

2 Plan S:1/1500

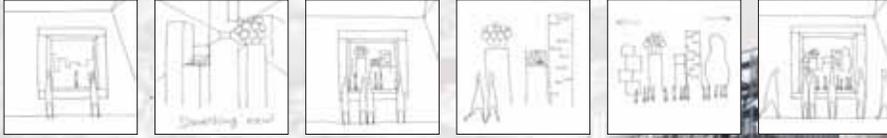
4 Plan S:1/1500

6 Plan S:1/1500

EXPERIENCE 体験

SHIBUYA まちのアイデンティティ

都市間競争はますます激化していくばかりである。そんななかで、どのように他のまちと差別を図るかが重要になってくる。もともと渋谷は個性のあるまちだが、駅ビルによる見えないうるさるによって急速に更新されていく様子は、渋谷のまちの個性をさらに確固たるものにする。



STATION 「コト」と出会うまち

特定の場所ではなく、アーバンコアやシブヤヴォイドで行きたいところを見つけるという行為自体が渋谷のまちとして体験される。



COMMUNICATION TOOL 付加情報の可能性

現実世界の情報にネット空間から情報を付加する技術は日々進歩している。それらが待ち合わせ場所であり、リアルとバーチャルを結ぶ場所でもあるシブヤヴォイドと結びついたとき、新たな可能性が開けるのではないだろうか。

大学生 21歳



ヴォイドで待ち合わせて言ったけど、ヒマだからここから見えるお店のクーポン探しちゃおう
 どうしよう？
 A子、いつもこうだよね だって渋谷だもん！



URBAN CORE 駅の利用者とまちをつなぐ

アーバンコアの本来の役割は、窪んだ地形によって複雑になった駅構内やその周辺の動線を縦につなぐことである。しかし、東横線と副都心線が相互直通になることにより、渋谷駅はターミナルでなくなる。そこでシブヤヴォイドの開口部によってアーバンコアの内部にまち野情報を取り込むことで、通過してしまう利用者が駅の外に興味を持ち、まちへ下りていくことも期待している。

会社員 34歳



普段は通通してしまう渋谷駅
 今日は乗り換えた
 意が興いでいる見えるんか？ おや、あれはなんの建物だろう？
 ちょっと行ってみよう！

PEOPLE 体験する

一見バラバラの感に見える要素を繋ぎ止めるのが、渋谷にある人である。しかし、全ての人がこの大きな流れの全部を体験する訳ではない。ある人は途中から入ってきて、ある人は途中で抜けていく。そういった様々な断片のような体験が集積して、今回の渋谷駅の計画、ひいては渋谷のまちの全体像が形作られていく。

SHIBUYA VOID リアルとバーチャルをつなぐ

バーチャルといっても、それはネット空間だけではない。私たちの持つ記憶や無くなってしまう建築空間を写し取ったシブヤヴォイド（記録）も、質量を持たないという点においてはバーチャルな存在である。

私たちの生活は、リアルとバーチャルを行き来している。さらに振り振り返ってみると、目的となる会社員 57歳



毎日使う渋谷駅
 最近ひとつ気になってることがある
 あのヴォイドの壁の感じ…何かを思い出したよな
 あっ、もしかして！
 来てしまった…やっぱりそうだったのか！
 懐かしい、昔デードで使ったな
 ほかにもいろいろあるのか せっかくだから全部制覇してみよう

