

こどもの城
2015年閉館

phase1
総合住宅展示場
2013年 オープン

phase2
複合ビル
2015年 オープン

渋谷ヒカリエ
2012年竣工

phase5
都営渋谷東2丁目住宅
2023年竣工

phase1
恵比寿区民会館
2013年会館

phase3
渋谷駅南街区ビル
2017年竣工

phase3
桜丘ビル
2017年竣工

phase3
道玄坂街区ビル
2018年竣工

センチュリーフォレスト
2011年竣工

ラ・トゥール代官山
2010年竣工

渋谷マークシティ
2000年

セルリアンタワー
2001年

キャットストリート

とき

時空をかける

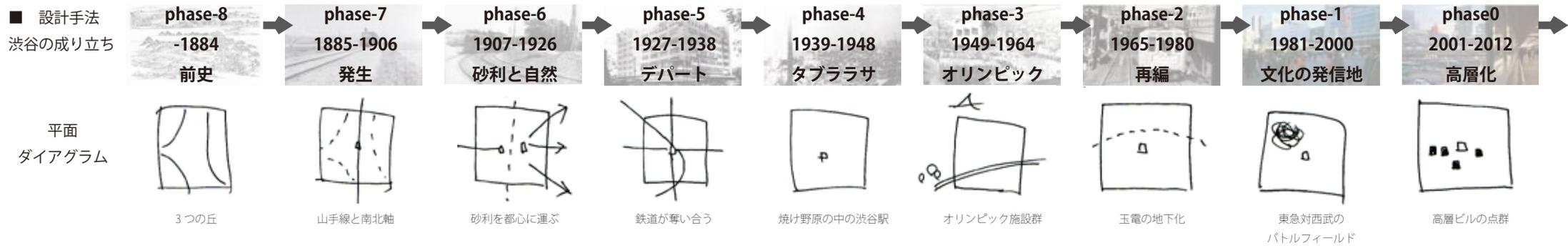
—渋谷駅東横線の高架線跡地計画—

2013年3月、東横線 渋谷駅一代官山駅 地下化。
残されたのは約1キロの高架線。

老朽化している高架線を作りかえながら代官山までの道を作っていく。
作り替えている間、本来の高架線のルートとは違う道が渋谷と代官山をつなぐ。
そのルートは少しだけ人の流れを変える。

渋谷は入れ替わりの激しい町である。
何かが変われば、それに合わせてすぐに渋谷の街並みも変わってゆく。

渋谷に残された、高架線跡地を操作することで
新しい代官山までのルートと渋谷の価値を生み出す計画である。



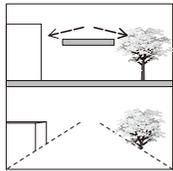
■ リサーチから設計へ

1. ミクروسケール：既存高架線について (高架線フィールドワークより)

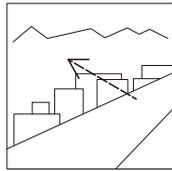
高架上

閉塞感を感じる多くの都市の中で、高架上は下図のような、非日常的空間性をもつ。

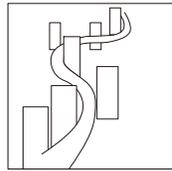
高架上は限られた場所だが、視野や体験から自由な空間を感じ取ることができる。



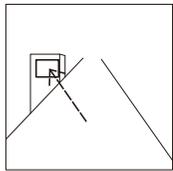
空を飛んでいるような感覚



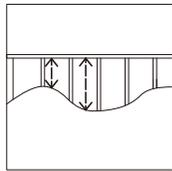
視野の広がり



建物の間をすり抜けてゆく感覚



建物に対する意識



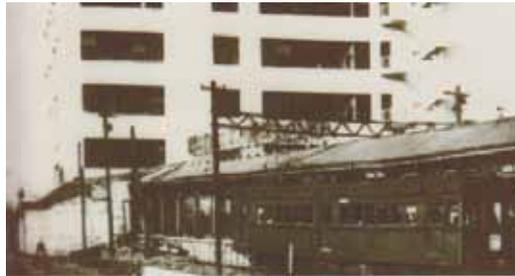
地形を感じ取る

高架下

高架線の下には高架下建築と呼ばれる建築物が生まれることがある。高密度化した都市の中で空いている土地を有効活用した例である。高架下建築は構造そのものは高架線に依存している。つまり、高架下建築が解体されても、効果自体は残り、またそのスペースに新しい高架下建築が生まれることもある。

高架上は都市と地形を読み取る場、
高架下はメタボリズム建築。

2. ミドルスケール：東横線渋谷駅について (研究室活動より)



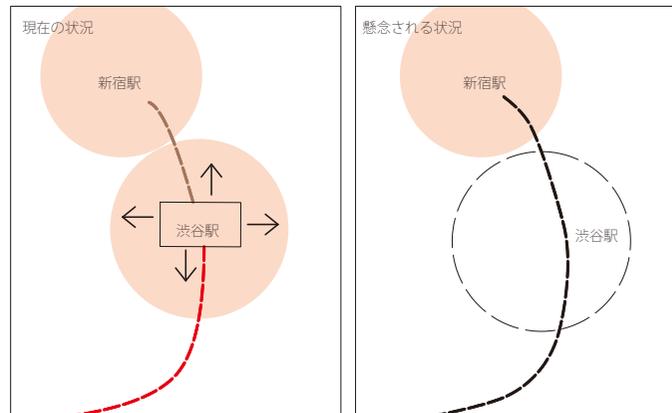
開業当初の東横線

東横線は渋谷の歴史を作り、
人の流れを生み出した。

□渋谷区の計画

2013年3月16日、東横線渋谷駅の地下化、副都心線との相互直通に伴い、高架線は廃止される。

副都心線との直通により、渋谷駅が通過駅になり、人の流れが渋谷から新宿へ移ってしまうのではないかと懸念点がある



渋谷を通過駅にさせないために、
渋谷に価値を創り出す必要がある。

3. マクروسケール： 都市の更新と建築の時間軸

□メタボリズムの分析

メタボリズムの形態はほぼコンセプトに終わっており、実際に新陳代謝を促すものではない。

しかし、動くはずのない建築が社会や人の変化で変わってゆくという考え方は、非常に画期的なものである。そして現在の建築もメタボリズムの考え方を取り入れている。また、目指し続けていることでもある。

メタボリズムの時間軸を重要視する。

□キャットストリート

キャットストリートは住宅街の中に商業店舗が入り込み、住民の生活と買い物客が入り交じる特徴的な都市空間をもっている。更に商業店舗の規模や形態がまちまちで、乱雑とも多様性があるとも言える風景を形成している。

この地域の建築条件の更新サイクルが約10年程度であり、日本の建築物の建て替えサイクルは30年であることから、隣り合う建築物が異なる建築条件のもとに建築される現象を誘引している。

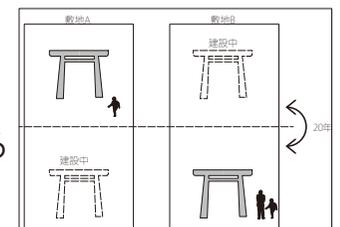
変化を促すきっかけを設計することで、
魅力ある街を創り出せる可能性がある。

□伊勢神宮

伊勢神宮は20年に一度遷宮を行っている。

遷宮はシステムであり、そのシステムの中で更新されてゆく。20年というスパンは、建物に古さを感じることがないため、どの時代の人々にも同じ伊勢神宮の印象を与え続ける。

伊勢神宮の建て替えシステム

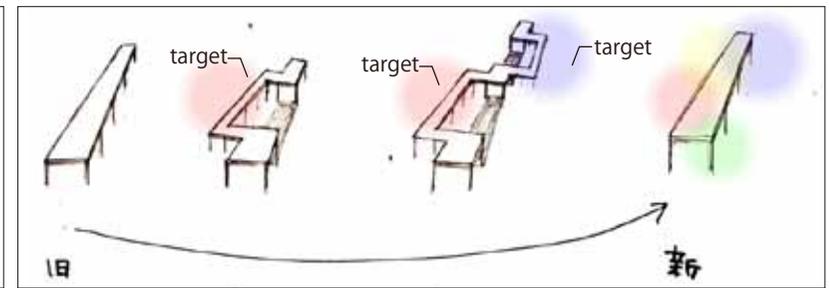
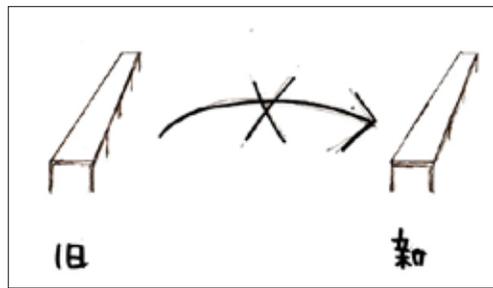


記憶は残しながら、
更新し続ける
都市を生み出す。

□設計手法

高架線を建て替えながら都市の変化を促すきっかけを作る。

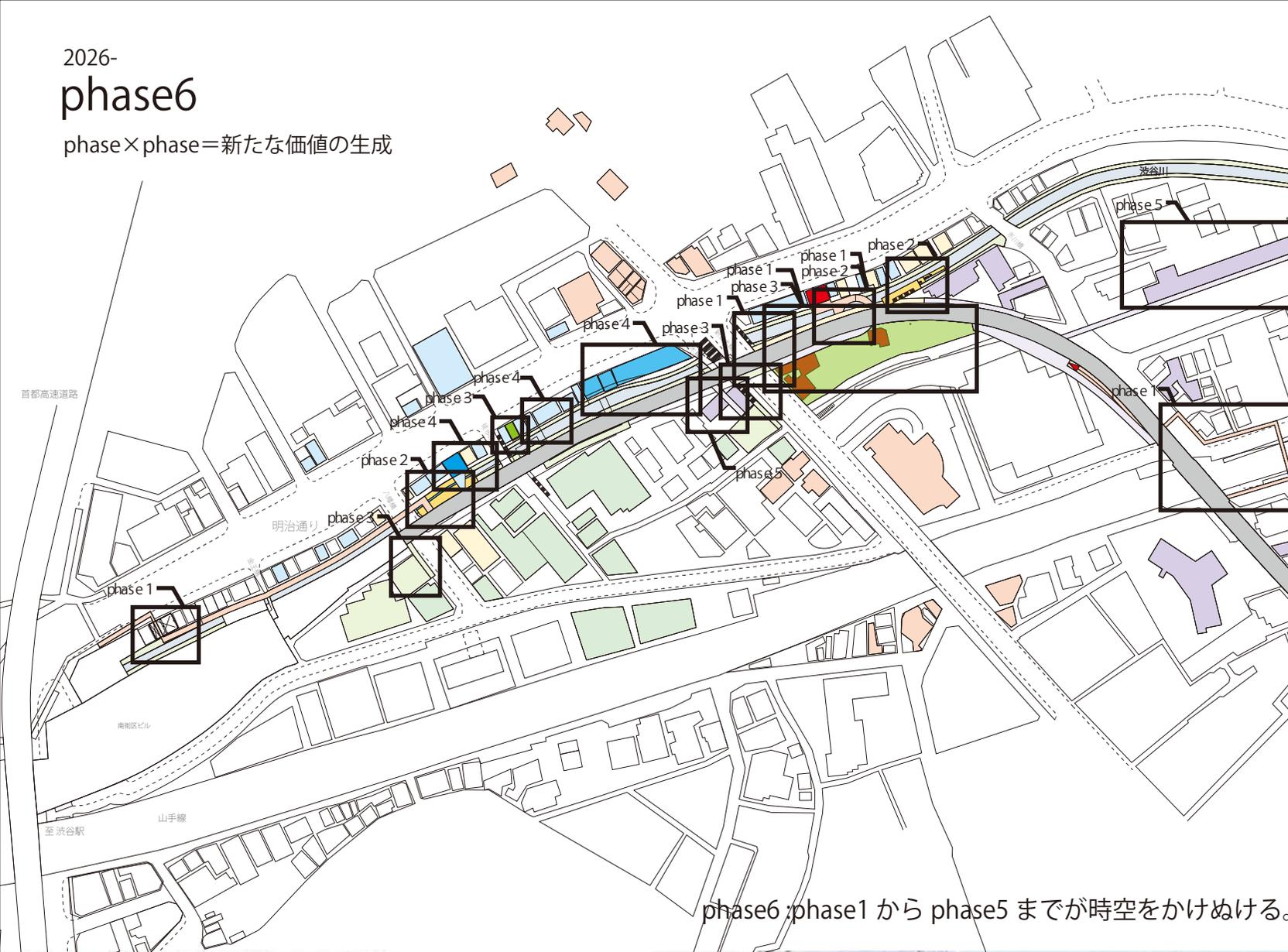
ある場所の建て替えが行われているとき、そこに迂回路をつくる。この迂回路は少しだけ本来の高架線の位置からずれ、周辺の敷地と高架線の間を関係を変化させる。そのタイミングでその場所に新陳代謝を促すきっかけを埋め込んでゆく。使いながらゆっくり街の変化を誘導する。



	Phase1 2013-2014 災害利用	Phase2 2014-2016 渋谷川のおモテ化	Phase3 2017-2019 憩いの広場	Phase4 2020-2022 立体的商業空間	Phase5 2023-2025 街に棲む住空間	Phase6 2026- 時と空間の堆積
配置図						
これから起こること	2013 東横線地下化 2013 青山住宅展示場オープン	2014(仮) 渋谷川のピオトープ整備 2014 駅街区ビル着工	2017 南街区ビル竣工 2018 道玄坂街区ビル竣工	2020 東京オリンピック(仮) 2020(仮) 埼京線ホーム竣工	2023 都営住宅建て替え完了(仮) 2023(仮) 銀座線ホーム竣工	2026(予定) 新渋谷駅誕生
断面ダイアグラム						
	災害用避難経路として利用。高架下には食料庫などの必要なものを入れられる倉庫をつくり、高架上には避難所や病院に導く通路や階段を設ける。	緑と水のプロムナード。渋谷川と一体とした計画。都市の中にオアシスを提供。	広場。子供たちが遊んだり、イベントが開かれたり、休憩できる場所を作る。人が多すぎない裏渋谷に、ちょっとほっとできる場所ができる。	ビルと高架線を直接つなぐ。今まで裏だった渋谷川が表になり、非常階段が上下の広がりを生む。	住宅へのつながり。ある程度使用者が限定された、高架空間の通路であるため、住宅に伸びる高架はセミパブリックな空間になる。その高架空間に人々の生活が溢れだしていく。	様々な要素が入り混じりながら、自然と場所が作られてゆく。
平面ダイアグラム						
	青山方面への軸	渋谷・代官山方面への軸	裏渋谷方面への広がり	ビル群への広がり	住空間からのじみだし	時と空間が重なり合う
アクソメ						
	高架線建て替え完了 0% 渋谷一代官山移動利用 12%	高架線建て替え完了 18% 渋谷一代官山移動利用 45%	高架線建て替え完了 39% 渋谷一代官山移動利用 54%	高架線建て替え完了 53% 渋谷一代官山移動利用 70%	高架線建て替え完了 78% 渋谷一代官山移動利用 73%	高架線建て替え完了 100% 渋谷一代官山移動利用 80%

2026- phase6

phase×phase=新たな価値の生成



phase6: phase1 から phase5 までが時空をかけぬける。

