

〔デザインノート〕

「渋谷駅の形態の変遷」覚え書

田村圭介

1. はじめに

渋谷駅は、現在一日約 240 万人の乗降者数を持つ駅で、四社（東日本旅客鉄道、東京急行電鉄、東京地下鉄、京王電鉄）、九鉄道路線（山手線、埼京線、湘南新宿ライン、東横線、田園都市線、銀座線、半蔵門線、副都心線、井の頭線）が乗り入れている。240 万人という数字は、東京都の人口が約 1,300 万人であるから、東京都人口の約五分の一以上に相当する。パニックもなく、電車に乗り降りする人や乗り換える人々の流れをコントロールする完璧な整流器として、渋谷駅は 240 万人の乗降者数を捌いている。

一つの都市規模の乗降者数を毎日捌いている渋谷駅はどのような空間構成を持つか、がこの研究の始まりである。様々な形態が貼り合わさった全体を持つフランケンシュタインのような外形の渋谷駅はどのようなメカニズムを持っているのだろうか。実は、渋谷駅は複雑な空間構成を持つ駅であり、毎日渋谷駅を利用している人でも一度普段利用しない領域に足を踏み入れると方向感覚を失い迷ってしまう駅である。合理性を追求してきた近代都市施設の駅であるはずが、なぜ複雑になってしまったのだろうか。

そもそも駅とは何か。鉄道は、列車を運転し、旅客や貨物を取り扱うための様々な施設を有するが、日本では大きく「停車場」と「車両基地」に分けることができ、「停車場」は機能によって「駅」、「操車場」、「信号場」に分類される。「駅」とは列車を発着させ、旅客の乗降、貨物の積下しを行う施設であり、物理的には、プラットフォーム、線路と駅舎（あるいは本屋）と呼ばれる乗客の駅への出入口、改札口、待合室、切符販売所、駅員の執務室である。そして、プラットフォームと駅舎を結ぶ連絡通路や跨線橋などの誘導路、コンコースから構成される。これらの駅施設を利用者が混乱や渋滞が生じないように機能的に配置する。しかし、最近の都市の駅舎を見れば、各鉄道の駅間を繋ぐ連絡橋、商業施設、娯楽施設、宿泊施設とが駅施設と複合化している。渋谷駅についても、駅舎と他の用途の建物が一体化している。駅舎の領域が明確化できない状態である。そこで本研究では「駅体」という概念を導入する。ターミナルとは日本語では終着駅という意味で、もともと都市の周縁に位置したのだが、郊外住宅人口の増加とともに、郊外電車の輸送需要が高まり、ターミナル駅の利用者が増すと、そこに巨大なサービス提供を考えるようになった。駅とは平面的に広がる都市施設であるが、その平面の上部空間を有効活用して出来上がるターミナルビルを含め

たものを総合的に「駅体」と定義する。東京駅に代表して見られるように、駅の建築の研究とは駅舎の建築を意匠的に、形態的に、機能的に議論することが行われてきた。しかし、駅体の概念を導入すると駅舎もその変遷過程においては一過程に過ぎなくなる。渋谷駅も駅体として時代時代に即応しながら変化し続けてきた。渋谷駅にも建築様式的なファサードを持つ段階はあったが、その変遷過程の中で駅体の部分へと消えていった。

細長の電車の物理的形態によりプラットフォームの形態は細長になるため、駅の空間構成はこのプラットフォームの配置に左右される。最も機能的なのは、プラットフォームが並行に並んだものであるが、駅の立地条件等により必ずしも並行な空間構成が取られるわけではない。大きく分ければ並行型と直交型の 2 種類に分かれる。渋谷駅よりも一日乗降者数を多く持つ池袋駅（約 360 万人）や新宿駅（約 320 万人）は並行型の駅である。並行型に対して、渋谷駅は直交型であり、十字形に構成されている。つまり、南北を山手線が走り、銀座線が東西を横断しているのである。

1885 年貨物列車の停車場としてスタートした木造平屋の渋谷駅は、東京の成長とともに発展してきた。渋谷駅の現在の形は突然出現した形ではなく、時代や都市の変化を反映しながら 120 年余の月日の中でキノコのように増殖し形成されてきた。その時代時代の要請に対して改良工事を行って更新してきたものの、東京の発展が予想を常に超えるものであり、その更新の結果が今日の姿である。

渋谷駅体の更新過程を以下の 10 時代区分に分けた。

1. Y 字谷地形 () ~1884)
2. 南北バイパス (1885~1905)
3. 十文字ターミナル (1906~1926)
4. 垂直化 (1927~1938)
5. 連結 (1939~1948)
6. 立体拡張化 (1949~1964)
7. 相互直通 (1965~1980)
8. 触手高度化 (1981~2000)
9. 高層化 (2001~2012)
10. 超高層化 (2013~)

本論考では、この 10 の時代区分について簡単にまとめた。以上のことから、この研究は「渋谷駅体の更新履歴の研究」ということになる。

時代区分 1. Y字谷地形 (~1884)

渋谷駅は山の手というひだ状地形の中のY字形の谷地形から出来ている。

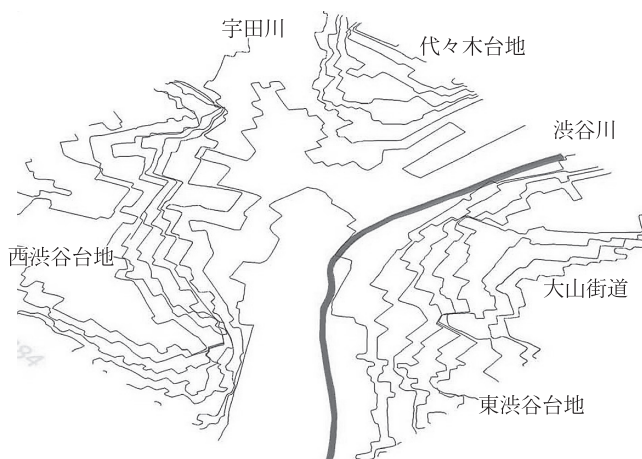
渋谷の地形とはひだ状地形である。このひだ状地形は、10万年以上前に海面がまだ上がっていたところに陸と海との絶え間ない衝突の中で作られ、海が引いた後には無数の川が台地を削り取ることで出来上がった。渋谷は武蔵野台地が東京湾へと伸びていく先端の目黒台地を渋谷川と宇田川が削って出来た、2つの川が合流する地点のY字の谷地形である。Y字の谷であったため、代々木台地、西渋谷台地、東渋谷台地の3つの丘が出来た。現在でもこのY字谷と3つの丘は渋谷の風景を作るうえで重要な地理的前提となっている。谷底の低湿地は透水性が悪く、水は沼のように淀んでいた。豊富な水源は樹木を茂らせ、Y字の谷は鬱蒼としていた。

鎌倉時代にはこの谷を東西方向に越えるための鎌倉街道が通った。現在の宮益坂と道玄坂であり、江戸時代には富士信仰の東海道線と並行して、バイパス的な第二の東海道として大山街道へと発展した道である。大山講によって大山街道の往来は多かった。宮益坂、道玄坂という名がついたのもこの頃である。現在と違い、当時は赤土がむき出しの荒れた道であった。現在の246号道路はこの大山街道を平準化した経路を通り渋谷駅から六本木の方へと進む。

東京においてはひだ状地形のひだの箇所には貝塚などのように古くから人が住んでいた形跡が見つかる。渋谷もその一例である。渋谷では縄文時代から人々が住んだ形跡があり、貝塚や遺跡が見つかっている。江戸時代にはこのひだ状地形に参勤交代で江戸にやってきた武士たちが屋敷を構えた。平地が広がる江戸とは異なる山の手ひだ地形に身を隠すようにして安息の場所を見出したのであろう。

江戸時代のこの土地は現在の副都心として発展した都市的な場所ではなく、江戸の郊外として存在していた。東側一帯の丘は武家屋敷が、低地の水田地帯は農家が、宮益坂には商店が並んでいたが、郊外農村の色が濃い土地であった。渋谷川が地理的に江戸の境を作っていた。

渋谷駅の更新ドラマは、南北方向の渋谷川と東西方向の渋谷川を越えようとする2つの流れによって定義される。



時代区分 2. 南北バイパス (1885~1905)

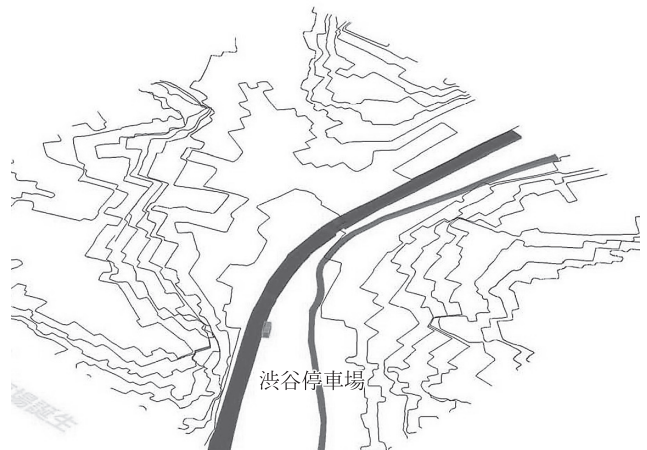
ペリーの黒船来航は、「絹の道」(シルクロード)を生み出し、渋谷の地に渋谷駅の種を落とした。

明治維新とともに、日本は近代化=西洋化が始まる。明治は二本の大きな政策(殖産興業と富国強兵)とともに日本を変えていった。日本は産業革命の王道を矢継ぎ早に進み、江戸時代から持つ組織力を生かしながら、近代化の道を第一次産業から発展させた。

日本にとって利益の出る輸出品の一つとして絹(生糸)があった。前橋はその周辺の生糸を扱う一大集積センターとなる。この生糸を横浜港へ輸送し輸出する方法と経路が検討された。すなわち近代技術である鉄道を前橋-横浜間に開通させる計画が立てられた。しかし東京市の中に鉄道を通すことよりも、当時まだのどかな田園風景の広がっていた江戸の周縁に鉄道を通すほうが時間的な面やコスト的な面から考慮してもプラスであった。こうして前橋と横浜を繋ぐシルクロードは東京の西側をかすめながらバイパスとして山の手ひだ状地形をアップダウンしながら横切ることになる。そして当然江戸の境としての渋谷を通ることになった。この時、人々の往来があった大山街道と日本鉄道の交差点に渋谷停車場が生まれた。もしこの時、東京市の東の海側を通るルートをとっていたら、今日の渋谷駅は生まれていなかったであろう。渋谷駅の発生は全くの偶然であった。

騒音を立てながら黒い灰を周囲に撒き散らす汽車は当時の人々から避けられ、最初の渋谷停車場は現在の位置から南に300メートル離れた位置に設置された。人々が利用するための汽車ではなく、貨物列車であったから町の裏に設置したのであろう。この停車場は、木造平屋建てで小さなものである。人力車の車寄せなどがあり、のどかな田園の中ののどかな駅であった。開業当日の乗降者数は0名で、それ以降も乗客数は伸びなかった。乗降は貨物列車を間借りして乗降者用の場所が設けられた。本数も一日3本で現在の渋谷駅からは想像もつかない。

シルクロードがたまたま大山街道をかすって出来たかすり傷が、その後一日240万人の乗降者数を持つ駅として増殖していくとは、この時誰が想像することが出来たであろうか。



時代区分 3. 十文字ターミナル (1906~1926)

明治維新の近代化とともに東京の近代化も進む。砂利が商品化するのには鉄道線路のバラストとして使用されるようになってからであるが、その需要は、土木・建築用材として、鉄筋コンクリート造の構造物の増加とともに急増した。コンクリートをつくるには、砂利は重要な要素である。特に1923年の関東大震災以降の東京では、その耐震性により、復興のために多く使用される。砂利が必要となり、採取の容易な東京周辺の河川敷から東京へ運ばれるようになった。

1907年、砂利運搬のため現在の世田谷線の前身である玉川電気鉄道が開通した。これは、渋谷一多摩川間を通り、東京付近で初めて砂利輸送を目的に掲げて計画された鉄道であり、「砂利電」と呼ばれ親しまれた。貨物用として最初の玉電は渋谷駅に砂利の積み換え場を設け、そこでトラックなどに移し変えて東京の都心へと砂利を運んだ。

東京の都市化は渋谷駅を市電の終点にするまで発展してきた。1911年東京市電が渋谷駅に乗り込む。都市化が進み渋谷を越えて人々が住み始めると、玉電は通勤用に人々に使われ始める。盛土をした日本鉄道にトンネルを作って玉電は1922年渋谷橋まで開通する。そして1923年には、玉川電車と東京市電の線路が接続する。かつて渋谷川が都市の境であったが、郊外化は渋谷川を越えて西へと広がっていく。

人口・利用客増加と、渋谷駅のターミナル化に伴い1920年に現在の場所に駅を移動し、二代目渋谷駅が開業した。現在のように高架線化し、木造2階建て、現在の原宿駅のような大きな切妻を持つ駅舎が作られた。大山街道側を正面とし、妻入りとした。また、山手線の交通量と大山街道の交通量から考えて大山街道の交通を妨げないため、交差点には立体交差を取り入れ、山手線を高架とした。そのため高架部以外は盛土を行った。これは新橋で行った高架式駅の空間構成を渋谷駅に適用したものである。プラットフォームは現在の内回りホームのみの1本であった。

玉電、市電の開通と山手線駅の拡大で渋谷駅はターミナル駅としての性格を少しずつ帯びてきた。山手線は1925年に環状運転を開始した。



時代区分 4. 垂直化 (1927~1938)

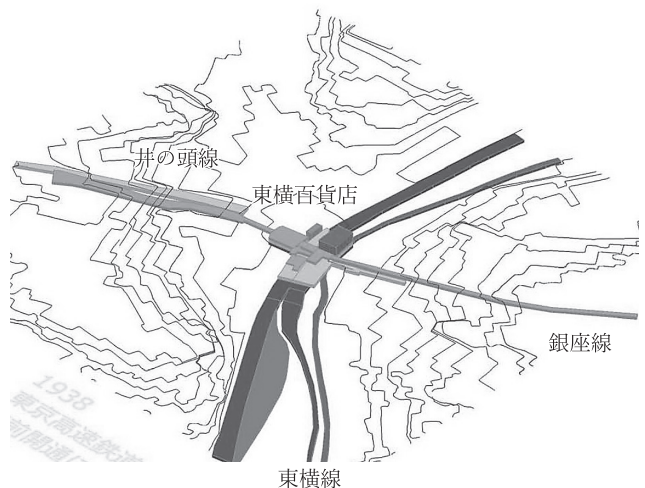
東急目蒲線を渋谷へ乗り込ませるといふ五島慶太の計画は1927年に東京横濱線（現、東急東横線）として実現する。西側にはすでに玉川電車が敷地を利用していたため、東横線は渋谷駅の北側から渋谷駅に乗り込む形を取った。

1933年に帝都電鉄（現、井の頭線）が西側からトンネルを作って乗り込んだ。郊外化は大きくは西側であるがあらゆる方向へと展開された。

1934年に銀座線が表参道から渋谷駅に乗り込んでくる。これも五島慶太の強引なまでの力の働きかけによる。（なお、五島には選挙資金に関する嫌疑がかかり投獄されていたため、開会式には出席できなかったという。）この1934年は、渋谷初の東横百貨店（現、東急百貨店）が建てられた年でもある。1階に東横線の改札が設置された。この百貨店は珍しい形を取っており、渋谷川を跨ぐようにして建っているために当時は人々の話題になった。三島由紀夫もその不思議な建ち方を二度文章にしている。渋谷の谷底にどっしりとした白いモダニズムの箱が建った。この東横百貨店の設計は、日比谷の第一生命ビルや銀座の和光ビルを手がけた渡辺仁である。彼はあらゆる様式の建物の設計を行ったが、中でも東横百貨店は純粋なモダニズムの様式を持っていた。銀座線は東横百貨店の3階部分を利用した。これは東京では銀座線の浅草駅に次ぐターミナルデパートとなる。（日本初のターミナルデパートは小林一三により大阪の梅田駅に設けられた。）また銀座線のプラットフォームは山手線の西側にまで及んでおり、西側は当時建設中であった東急会館ビルの3階部分を利用した。この建物は銀座線の部分まで建設後戦時下に入ったため、完成は戦後を待たなければならなかった。銀座線が地下鉄にも拘わらず渋谷駅では3階の高さの空中を走っている理由は、一つは渋谷が谷であるところからくる高低差であり、もう一つは銀座線車庫を道玄坂側の丘の中腹に設置したからである。北から井の頭線の線路、玉川線の線路、銀座線の車庫が並行する形を取った。

また、銀座一浅草間の百貨店を巡る路線を延長してきて渋谷まで繋がれているのも特色の一つである。

関東大震災は山の手信仰を生み、民間路線と住宅地開発が重なって郊外化が進行する。1934年、ハチ公生存中に銅像が建立される。



時代区分 5. 連結

(1939~1948)

1941年、太平洋戦争が勃発し、東京は100回を超える空襲で大打撃を受けた。渋谷の街も幾度かの焼夷弾による空襲を受け、ことに1945年5月の山の手大空襲の被害は甚大であった。

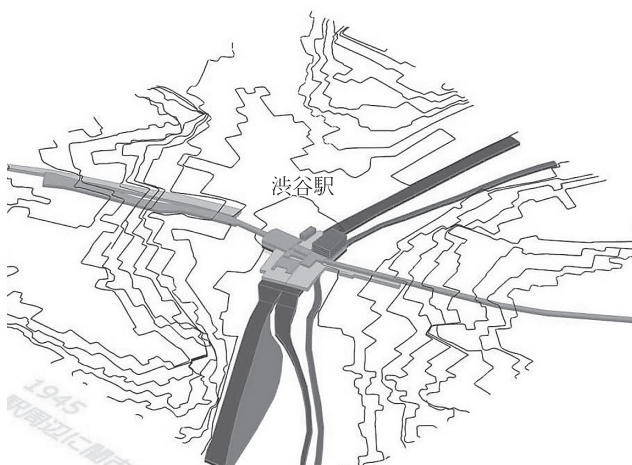
理由は明らかではないが、渋谷駅の戦災は僅かで済んだ。鉄筋コンクリート造であった東横百貨店（現、東急百貨店）は戦災を受けたもののその巨大な箱という外観は残った。攻撃から身を守るためこのとき白い箱は迷彩色に彩られた。窓ガラスなどは無くなっていったが、しっかりとしたコンクリート製の箱の形が焼け野原の真ん中に浮かび上がった。遠くからもその威容を見ることが出来た。周辺の木造の家屋や建物はことごとく焼かれてしまったため、戦後のコンクリート神話を形作る風景となったであろう。また、マッカーサー率いる連合国軍最高司令官総司令部の本部は日比谷の第一生命ビルを利用して設置されたが、その西の支部に東横百貨店を使用したという説がある。それが事実であるとしたら、いずれの建物も渡辺仁による建物であるから興味深いことになる。マッカーサーは渡辺仁のスタイルを気に入っていたということか。

戦時中のため、地図を含めてこの時期の渋谷駅の状況は不明な点が多い。乗降者数についてもこの期間はデータが無い。ただし、渋谷駅は戦時中も毎日車両は運行したようだ。東京が焼け野原と化し燃えている中を、山手線は走っていたということか。東京人たちの拠り所でもあったハチ公像も金属資源不足のために1945年には供出されてしまう。

戦争が終焉を迎え、東京全体が復興していく中で、混乱する渋谷駅の周辺では闇市が出現し始めた。現在のハチ公広場には闇市が広がった。物資がほとんど無くなった状況では駅前はこの広場が人々の重要な場となっていた。

すでにこの時、焼け野原となった渋谷駅に新しい動きが芽生えていた。戦後東京は目覚ましい発展を遂げることになるが渋谷駅もご多分に漏れず、その異様な姿を現していくことになる。

1948年にはハチ公像が再建された。



時代区分 6. 立体拡張化

(1949~1964)

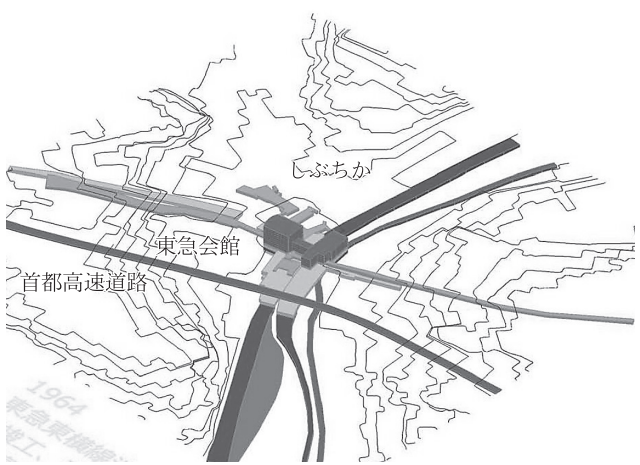
太平洋戦争によって壊滅した東京は、朝鮮戦争の恩恵を受け、復興の兆しを見せた。そしてさらに1964年の東京オリンピック開催が決定したことで、一気に東京の都市開発が始まった。現在の代々木公園はワシントンハイットと呼ばれた進駐軍家族の住宅地であったのだが、このワシントンハイットをオリンピック会場とすることになった。渋谷を形作っている3つの丘の一つがオリンピックの会場となるのであれば当然ふもとの渋谷駅の発展に繋がる。渋谷駅周辺は外科手術のごとく、様々な都市開発が具体的な目に見える形で行われた。

1954年3階に銀座線の駅を持つ東急会館が完成する。当時は日本で一番高い建物であっただけでなく、湾曲した壁面もあって話題になった。この湾曲した壁面から銀座線が出入りする光景は未来的であった。設計はパリのル・コルビジェに師事した坂倉準三である。坂倉準三は渋谷駅の大きな将来計画にも関わっており、車などの交通計画を大胆に行った。新宿駅西口開発は坂倉が行ったがその実現計画を見れば渋谷でどのようなことを考えていたかが窺える。1956年、東側に東急文化会館が開館する。

東急会館が出来る前に3年ほど（諸説あり）存在した空中ケーブルカーのひばり号は、建設が中断していた東急会館の3階屋上と東横会館の屋上の高低差を利用して掛けられた子供用のアトラクションであった。山手線を跨ぎ都市の上空を行き交うひばり号は行って帰ってくるだけしか出来なかったが子供達に大変人気があった。

1964年オリンピックに合わせて山手線のプラットフォームの拡張とともに南口が完成する。東横線の南口も同時期に出来上がる。南口の上空には首都高速道路が高架となって完成する。また、大山街道を利用し渋谷駅から新しく六本木へと道路が建設され246号と名付けられる。

闇市は一掃され、地下に押し込まれ、現在のしぶちかとなる。今でもしぶちかには小さな店が軒を連ね、闇市当時の雰囲気を残していないともいえない独特のものがある。



時代区分 7. 相互直通

(1965~1980)

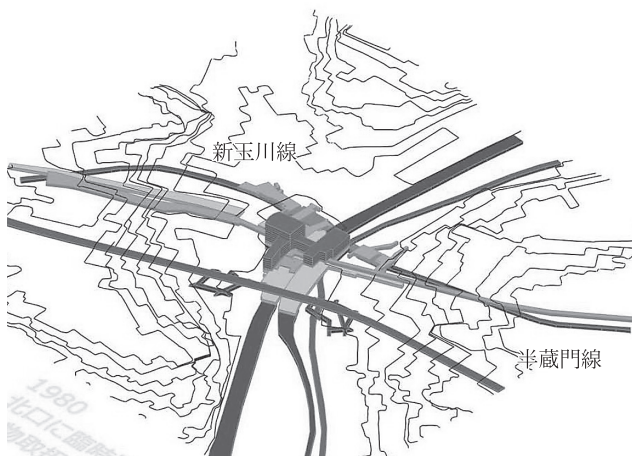
オリンピックで栄え、都心の路線利用者はますます増加していった。東京の人口と同調して、渋谷駅の乗降者数は増えていく。線路に対して電車の本数を増やしたり、電車の長さを延ばすことで、渋谷駅はその場を凌いできたのだが、抜本的な見直しおよび変更の時が来た。

1966年南口本屋が完成する。246号と首都高速の間に挟まった平たい板のようなファサードが出来上がる。また、1964年のオリンピックに合わせて改装された東横線のプラットフォーム上の独特な形状を持つ上屋が出来上がった。薄いかまぼこ状のヴォールト屋根を連続させながら下の渋谷川の形をなぞるように緩い弧を描いているその姿は現在では渋谷駅の形を特徴付けている重要なデザイン要素である。ヴォールトは鉄骨造でプラットフォームから見える籠のような斜め格子の構造が軽快である。これには建築家が絡んでいるように思われるが詳細は不明である。

渋谷駅が外見ではなく新しい交通手段へと生まれ変わるためのインフラの廃止が行われる。1967年、渋谷駅―新橋間都電廃止。1968年、渋谷―池袋間、トロリーバス廃止。1969年、東急玉川線、渋谷―二子玉川間廃止。都電、渋谷駅前―金杉橋間廃止。1975年、宮益坂ガード取替え工事。

主に玉川線が路面電車から地下鉄へと生まれ変わる。1977年東急新玉川線（現、田園都市線）が開通する。当初は、有効活用として玉川線と銀座線の相互直通という案もあったようだが、銀座線の輸送量を考えた場合、銀座線だけでは賅い切れないであろうということから、銀座線と並行して走る第2の銀座線として、1978年営団半蔵門線が開通し、新玉川線と半蔵門線は相互直通を行う。

渋谷駅の後背地として多摩ニュータウンが存在する。乗り換えの利便性を重視した渋谷駅は、半蔵門線と田園都市線を繋ぎ直通運転とした。これにより渋谷駅は終着駅・ターミナルとしての役割から、通過駅・ステーションという役割に変化していく。乗り換えずに後背地から都心までの移動が可能となった。



時代区分 8. 触手高度化

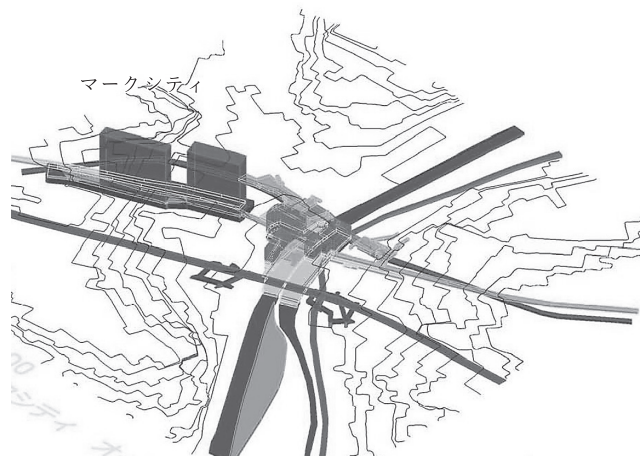
(1981~2000)

西武と東急を中心に若者をターゲットとしたファッションビジネスが興隆、渋谷は最先端の流行を押し場所となっていく。

1967年、東急百貨店が松濤を後背地に開館し、1968年西武百貨店（A/B館）が開館しているが、1973年の渋谷パルコ PART 1の開店から若者へ向けた商戦が激化する。1975年パルコ PART 2、1978年東急ハンズ、1979年109がオープンする。1981年パルコ PART 3、1985年には、丸井渋谷店が開店。1987年渋谷ロフト、1989年には東急文化村が開館する。これらはセンター街と共に“ファッション・若者の街”として渋谷のイメージを確立させていった。それまで新宿や銀座のように地形的に平坦な地理的条件が商業エリアを作るという神話を打ち砕き、魅力的な商業街としての丘を生んだ。またそのような商業エリアと駅を結ぶ場所として渋谷交差点は特徴的な場所を形成した。巨大なスクリーンが立ち並び、いつ行っても人で溢れ返っている交差点である。西欧的なパブリックスペースとしての代表的な広場とは異なる、交差点というパブリックスペース、‘シブヤ・クロッシング’として世界にも知られるようになった。信号の変化とともに待っていた人々が歩き出し、信号が変わるまでのひと時を人々が交差することによってその場所を作っている。それはシブヤ駅という点と丘という立体の間を形作っている。1999年渋谷の交差点を立体化したような建物のQFRONTが出来る。

ただ、駅周辺の変化の華やかさに比べ、駅自体の更新具合については、1996年埼京線のプラットフォームが南に出来た以外はいたって静かであったのがこの時期の特徴である。これはそれまでのシステムで駅体が十分に対応できたことを意味するが、それはまた2000年からの更新の嵐の前の静けさでもあったのか。

2000年に銀座線の車庫と井の頭線の駅施設、ホテルと商業施設を複合化した渋谷マークシティが完成する。1975年に竣工した東邦生命ビル（現、渋谷クロスタワー）から間隔を置いての渋谷の超高層建築物であった。これはまた、渋谷の谷を横断する構想が駅体として現実化したものであった。



時代区分 9. 高層化

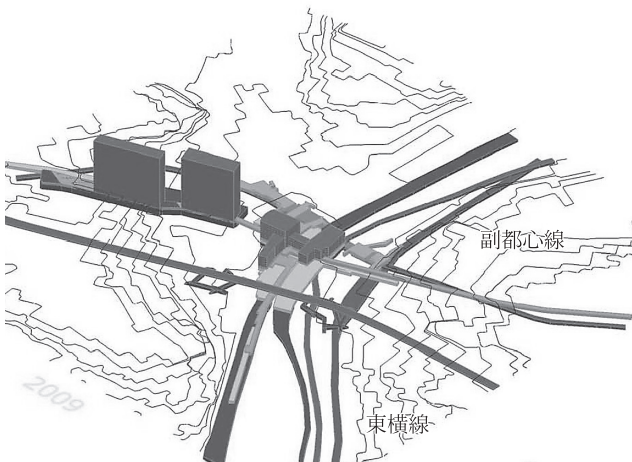
(2001～2012)

渋谷駅のシナリオは2012年まで決まっている。2001年セルリアンタワーが完成した。2003年、坂倉準三設計の東急文化会館が閉館した。渋谷ー池袋間を繋ぐ副都心線の建設のためである。2007年には渋谷ー池袋間を繋ぐ副都心線が開通した。2012年には東急文化会館の跡地に劇場を入れた超高層ビルが完成する予定である。また、同年に東急東横線も地下化され、副都心線と相互直通する。

ターミナルとしての利便性を考えれば、駅間の距離は短ければ短いほど効率的であるので、各駅は理想的には1点に集中しようとする求心的な配置が望まれる。しかし、そこには駅という物理的なボリュームがあり、かつ複数の駅が異なる時制の中で配置されてきたので、紐の結び目を両端から引くようにして最適な大きさに収まることは無い。渋谷駅は、各鉄道の駅間距離が小さくなるように、各駅は居場所を見付けては上へ下へと渋谷川を基点に重層的に拡張していった。

それでは、地上に展開された空間と地下のそれとはどのように空間認知が異なるであろうか。地上の場合は、駅の外が見えるために、ビルや駅前広場、遠くに見える超高層ビルなどにより相対的な空間把握が可能となる。他方、地下空間は、地下を掘って造られているため外は土であり、言うなれば外は無い状態である。空間把握は至って困難である。このとき人々の移動は、駅内サイン（標識）に頼るしかない。駅の乗り換えの空間的な位置付けを行うよりは、移動するための身体をサインに任せるほうが楽である。人々は地下空間ではサインに誘導されており、インターネットでクリックしながらホームページを進むがごとくバーチャルな空間移動体験を行っている。実は直交型の駅の空間把握は地下空間と近い。十字の空間構成では地上のプラットフォームからは外が見えるが、いざ乗り換えるの移動となると、トンネルを抜けてもそこはどこか分からない状態が渋谷駅ではしばしば起こる。

渋谷駅は谷底に出来たアリ塚のような超立体的な地下空間なのだが、人々はサイン空間に閉じ込められながら日々移動を繰り返している。



時代区分 10. 超高層化

(2013～)

平成15年、2003年に渋谷区都市整備部まちづくり課都市計画係によりまとめられた渋谷駅周辺整備ガイドプラン21によれば、銀座線プラットフォームを東側に移転し、現東横線の位置に現在南に少々離れて位置する埼京線のプラットフォームを移動する。また、山手線プラットフォームに広いコンコースを設置し、そこを中心に他の路線への乗り換えなどをスムーズに行うという計画である。現在の迷路のような渋谷駅の状態の交通整理を行う渋谷駅の歴史の中では大きな更新となる。現在まではすでにあるものを利用してその場を凌いできたが、このガイドプランは駅の空間構成の再編、組み換えを行う点では歴史的にも意味が大きい。言わば、その場で手に入るものを寄せ集めて、それらを部品として試行錯誤しながら何か新しいものを生み出す「ブリコラージュ」から、理論や設計図に基づいて物を作る「エンジニアリング」の手法への変換となる。これはそれまでの渋谷駅更新に際して採用されてきた手法とは対極をなすものであり、渋谷駅の特徴を無くし、山手線の品川や田町といった他の駅の常套手段の踏襲となる。

さらにそのコンコースの上空に均質空間の箱を積み重ねた超高層ビルが建つ計画である。

いつしか渋谷の谷の横断は、超高層ビルが横断する形を取るであろう。

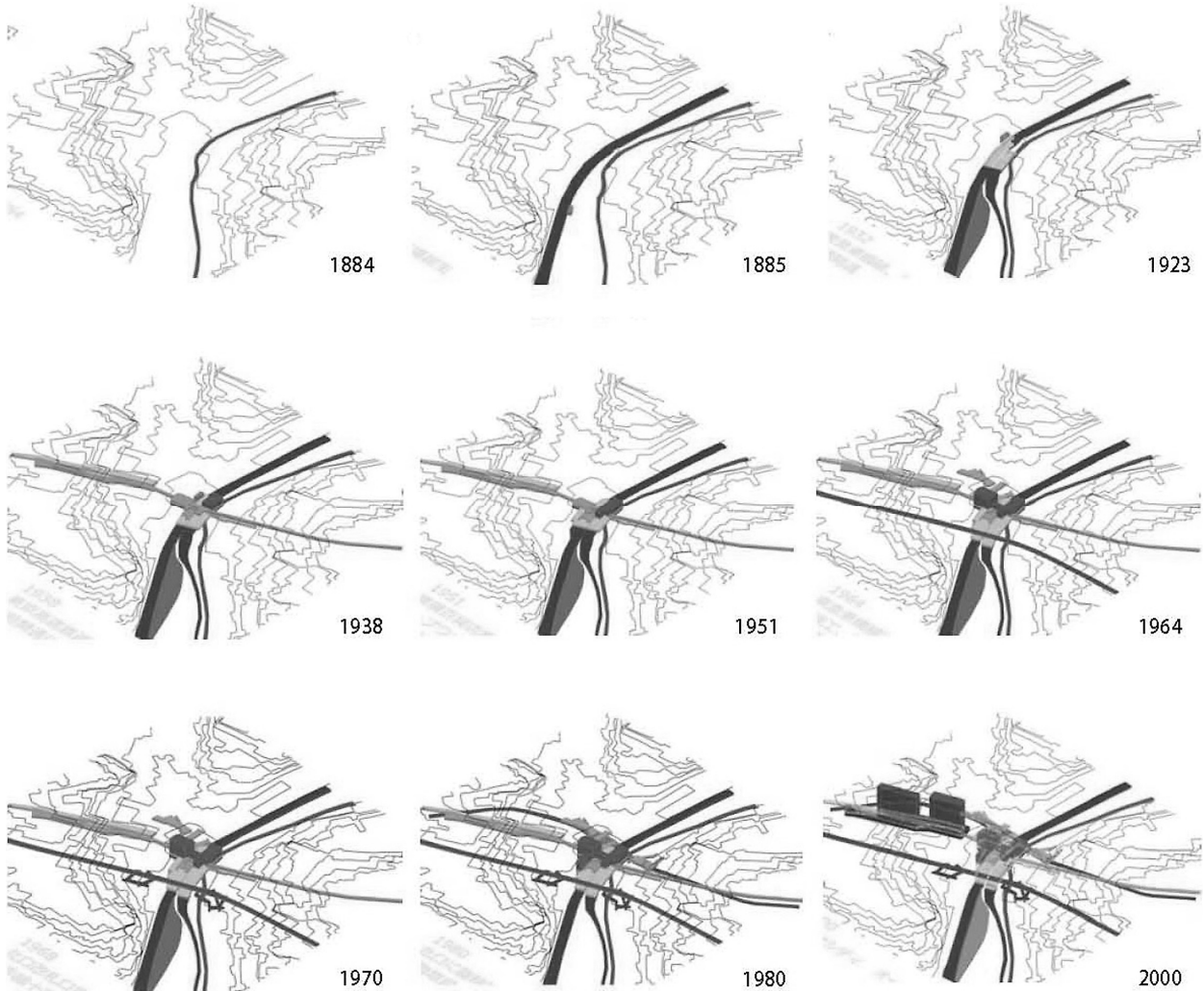
おわりに

1885年貨物列車の停車場としてスタートした木造平屋の渋谷駅は、東京の成長とともに今日一日240万人の人が利用する駅にまで発展してきた。渋谷駅の現在の形は突然出現したのではなく、時代や都市の変化を反映しながら120年の月日の中でキノコのように増殖し形成されてきた。駅とはそもそも都市の大量の人々を合理的に捌く超近代施設であり明快な空間構成を持つが、渋谷駅はそれとはかけ離れた空間構成を持つ。その理由はその時代時代の要請に対して改良工事を行ってきたものの、東京の発展がその予想を常に超えるものであり、その繰り返しの結果が形として現れているからであると考えられる。その独特な複雑な空間構成と都市の発展を直接形に反映してきた経緯を持つ渋谷駅は、世界でも稀有な建物である。

渋谷駅は時代の変化に呼応しながら状況にあわせてその形態を変えて更新を続けてきた。

あらかじめ作られた設計図に基づきゼロから行われるエンジニアリングではなく、すでにあるシステムに対して用途の変更や追加を行うブリコラージュであり、構造の多様さも問題解決を求めて多様なブリコラージュが起こった結果である。

渋谷駅の更新履歴



参考文献:

- ・渋谷区史 全 渋谷区 1952年
- ・新修渋谷区史 渋谷区 1966年
- ・郷土渋谷の百年百話 加藤一郎著 渋谷郷土研究会 1967年
- ・東京急行電鉄50年史 東京急行電鉄株式会社 1973年
- ・鉄道旅行の歴史 19世紀における空間と時間の工業化 ヴォルフガング・シヴェルプシュ著 加藤二郎訳 法政大学出版局刊 1982年
- ・鉄道と街 渋谷駅 宮田道一・林順信著 大正出版 1985年
- ・渋谷駅100年史・忠犬ハチ公50年 日本国有鉄道渋谷駅 1985年
- ・写真集 渋谷の昔と今 佐藤昇他編 東京都渋谷区立渋谷図書館 1985年
- ・駅の社会史 原田勝正著 中央公論新社 1987年
- ・土地の神話 東急王国の誕生 猪瀬直樹著 小学館 1988年
- ・駅のうつりかわり 鉄道旅客駅変遷史 馬場知己 1988年
- ・鉄道史研究試論 近代化における技術と社会 原田勝正著 日本経済評論社 1989年
- ・駅のはなし 明治から平成まで 交建設計・駅研グループ 交通ボックス104 成山堂書店 1995年
- ・日本史小百科/近代 鉄道 老川慶喜著 東京堂出版 1996年
- ・玉電が走った街 今昔 林順信編著 JTB 1999年
- ・懐かしの電車と汽車 渋谷駅とその周辺 巴川享則著 多摩川新聞社 2000年
- ・区制70周年記念 図説渋谷区史 渋谷区 2004年
- ・駅の歴史 東京のターミナル 交通博物館編 ふくろうの本 河出書房新社 2006年
- ・渋谷の記憶 写真でみる今と昔 渋谷区教育委員会 2007年
- ・鉄道の地理学 青木栄一著 WAVE出版 2008年

(たむら けいすけ 環境デザイン学科)