

渋谷駅の駅前広場の形成に関する研究

～ハチ公広場に注目して～

渡辺 史¹・中井 祐²

¹非会員 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻 (〒113-8656 東京都文京区本郷7-3-1, E-mail:fumihito@t.u-tokyo.ac.jp)

²正会員 工博 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻 (〒113-8656 東京都文京区本郷7-3-1, E-mail:yu@keikan.t.u-tokyo.ac.jp)

近年「都市再生」や「まちづくり」といった言葉と関連して駅のありかた、ひいては駅前広場のあり方が議論されることが多い。駅前広場は、都市における重要なパブリックスペース、歩行者空間として考えられるべきであるが、特に東京都心部における駅前広場の殆どは交通のための広場である。本論文では、今後の駅前広場計画の参考となるべく、都心では珍しい歩行者の為の広場であるハチ公広場を含めた渋谷駅の駅前広場を対象にし、その形状と機能の変化、要因を明らかにすることを目的とした。調査の結果、渋谷駅の現在の駅前広場は戦前の東京都市計画を元にした戦災復興時の整備によりその概形が作られたこと等が明らかになった。最後に都心で同様に歩行者のための広場である新橋駅 SL 広場の調査の必要性などを今後の課題として指摘した。

キーワード：渋谷駅、駅前広場

1. 研究の背景と目的

日本の駅前広場とはどのようなものであろうか。首都東京の表玄関ともいえる東京駅を始めとして、その多くは概してバス停やタクシー乗り場といった光景がまず目に入って来るような交通の為の広場であったように思われる。このような駅前広場のあり方は、交通処理を目的とする機能空間としてそれなりの妥当性を持っていることは否定できない。

しかし、ここ数年日本の都市を巡る状況は「都市再生」や「まちづくり」といったキーワードの元確実に変化してきている。駅は都市再生の要の一つとして捉えられることが多く、駅舎や鉄道そのもののみならず駅前広場のパブリックスペースとしての重要性にも関心を向けなければならない。

東京 23 区内にある渋谷駅のハチ公広場と新橋駅の SL 広場は完全に歩行者中心の場所としての駅前広場である、首都圏では極めて稀な事例である。パブリックスペースのあり方を再考するにあたって、渋谷駅と新橋駅は参考にすべき事例であると考えられる。ところがそういった観点からこれらの駅に着目した研究は少ない。

そこで本研究では渋谷駅の駅前広場にしばってその形

状や機能がどのようにして変遷していったのかを明らかにすることを第一の目的とした。その上でこのような駅前広場が形成された要因について考察した。

2. 研究の対象地域、方法、既往研究

(1) 対象地域

今回対象とする渋谷駅は図 1 のように 3 つの広場を有する。ハチ公広場からはセンター街や公園通りといった個性的な繁華街が放射状に広がっている一方、交通機能が集中した西口と東口の広場方面は首都高により広場からの都市の広がりが限定されている。

また、渋谷駅は盆地の底の狭い区画に 4 鉄道会社 7 路線が乗り入れるため、地下 3 階から地上 4 階まで立体的な利用が行われている。

(2) 方法

各年代の地図および写真からその時代の広場の様子を読み取り、それを年代毎の変化に注意して時系列順に整理した。駅前広場の変化は鉄道の乗り入れを含む駅舎の変化や都市計画、都市の性格や時代の変化などに影響を

受ける。よって本論文では駅舎移転(大正 10 年)、第 4 次駅改良(昭和 12 年)、戦後区画整理及び駅前広場計画(昭和 12 年～昭和 34 年頃)、東京オリンピック(昭和 39 年)という 4 つの出来事に着目し、それぞれの前後における駅前広場の変化やその背景にある事実などを考察しまとめていった。

変化の原因については、当時の設計図面などといった一次資料の存在が確認できなかったため、渋谷区や東京都、JR、東急グループなど、渋谷駅周辺の整備に直接関わってきた主体が直接出版している各年代誌から事実関係を推測した。なお、広場や鉄道の名称は時代によって変わっていったものもあるが、初出時を除いて現在の名称で記述した。

(3) 既往研究

駅前広場に関する研究として、古田崇らによる「駅前広場空間の設計思想及び手法に関する史的研究」¹⁾がある。国内の駅前広場の事例を包括的に収集し分類することにより、その設計思想・手法を年代別にまとめたものである。

また、渋谷駅に関する研究として、為国孝敏らによる「東京の駅前広場計画の変遷-明治時代から戦災復興期まで」²⁾、「渋谷の駅空間の変遷」³⁾などがある。前者は東京のいくつかの駅前広場を、後者は渋谷駅周辺を対象にそれらの変遷を鉄道計画や都市計画の視点から分析している。この二つの論文により渋谷駅周辺がどのように変化していき、それらが都市計画上どのような位置づけをされてきたかが明らかにされており、参考にするべき点は多い。しかし、ハチ公広場に注目した視点は無い。

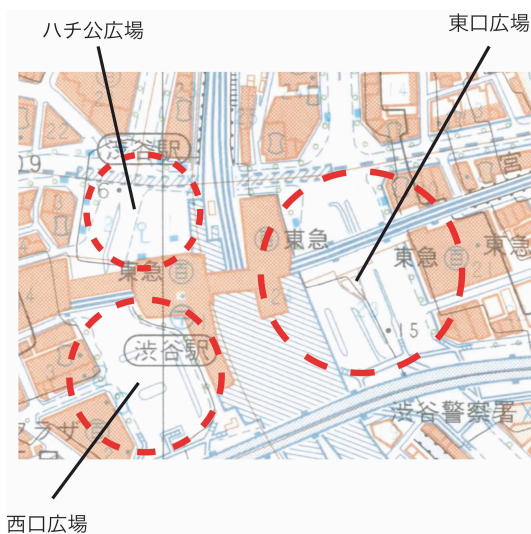


図-1 渋谷駅の駅前広場 ⁴⁾に筆者加筆

表-1 渋谷駅周辺に影響を与えた出来事

年次	渋谷駅周辺の変化
明治 18 年	渋谷駅開業
明治 40 年	玉電開業 市電乗り入れ
明治 42 年	駅構内建物の改良 (第 1 次駅改良)
大正 10 年	駅舎移転
大正 12 年	南口設置 (第 2 次駅改良)
昭和 2 年	東横線乗り入れ
昭和 5 年	東横線と山手線の接続工事 (第 3 次駅改良)
昭和 8 年	東横デパート開店
昭和 9 年	井の頭線乗り入れ
昭和 12 年	駅の立体化 (第 4 次駅改良) 駅前広場計画
昭和 14 年	銀座線乗り入れ
昭和 15 年	渋谷駅が立体ターミナル化する
昭和 20 年	戦災復興
昭和 21 年	復興土地区画整理事業決定
昭和 25 年	渋谷駅前整備計画着工
昭和 32 年	都電停車所の移転 渋谷地下商店街完成
昭和 36 年	南口本屋の設置等 (第 5 次駅改良計画)
昭和 41 年	南口本屋完成
昭和 45 年	渋谷駅西口ビル完成

3. 渋谷駅駅前広場の形状と機能の変遷

(1) 渋谷駅駅舎移転：大正 10 年⁵⁾

渋谷に初めて鉄道駅が作られたのは明治 18 年の品川線(現在の山手線)乗り入れのときである。明治 40 年には砂利輸送を当初の目的とした玉電(昭和 44 年廃線)、明治 44 年には東京市電(路面電車、昭和 43 年廃線)が乗り入れそれぞれの駅が作られた。現在の渋谷駅と恵比寿駅のほぼ中間に位置していた旧渋谷駅が大正 10 年にはほぼ現在の位置に移転された背景には、バラバラに配置されていた 3 つの駅(図-2 参照)を一つにまとめるという目的があった。

駅舎移転後、昭和 2 年に東横線、昭和 9 年帝都線(現在の井の頭線)、昭和 14 年に東京高速鉄道(現在の銀座線)といった鉄道の駅が渋谷駅に乗り入れた。

(a) 駅周辺の変化

駅舎移転により、駅西側に 3 路線をまとめた現在のハチ公広場に当たる広場ができた。現在の西口広場付近は移転時点では玉電の砂利置き場になっており、また駅東側には広場としての整備はなされていなかった(図-3 参照)。

駅舎移転後、渋谷駅には駅と直結した東横デパートや

広場内に建設された玉電ビルが建設され、駅のターミナル化が進み(図4 参照), 利用者がそれに伴い増加していった。特に現在のハチ公広場にあたる広場は、道玄坂を中心とする繁華街が発展していったこともあり、人通りの多さが都内でも有数のものとなった(8,510人時間で、全市の1.3%に当たり市内4位。最多箇所は東京駅前の16,729人時間。大正14年時)。

昭和9年にはハチ公の銅像が建設された。



図-2 駅舎移転直前の渋谷駅周辺(大正4年頃)



図-3 駅舎移転直後の渋谷駅周辺(昭和2年頃)

(b) 整備主体

駅舎移転自体は国鉄によるものであったが、広場に関する包括的な計画は見当たらない。移転後に乗り入れた鉄道駅の配置も含めこの時期の駅前広場に関する一貫した整備はなされなかったと推測できる。



写真-1 大正11年頃の玉電渋谷駅⁷⁾



写真-2 大正末期頃の渋谷駅⁸⁾

(2) 第4次駅改良：昭和12年⁵⁾⁶⁾⁷⁾

昭和11年4月24日に「駅前広場計画並街路計画」が東京市より告示され、それに併せて第4次駅改良計画が行われた。この計画は乗り入れ路線と利用者数の増加により渋谷駅自体が手狭になったことに対応したものであった。

一連の改良工事は、昭和13(1938)年に東京高速鉄道が渋谷まで開通したことに伴って広場を除き完了したが、東京市による東西広場の造成などを目的とした広場計画に関しては空襲により一部を除き中断された。また、戦中には駅周辺はほぼ全焼し、渋谷駅周辺は見渡す限りの焼野原と化した。

(a) 駅周辺の変化

第4次駅改良と一部実施された広場計画の結果、玉電の砂利置き場だった場所に現在の西口広場にあたる空間ができた(図-5 参照)。また、ハチ公広場内の地上を走る鉄道は市電のみとなった。

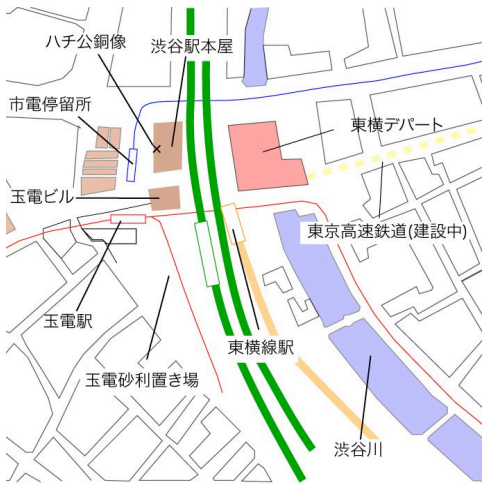


図-4 第4次駅改良直前の渋谷駅周辺(昭和12年頃)

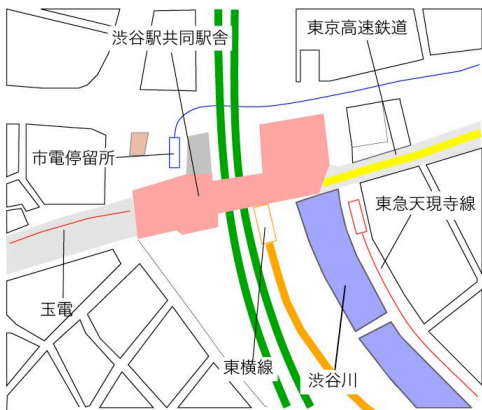


図-5 第4次駅改良直後の渋谷駅周辺(昭和20年頃)

すること。もう一つは市電の軌道をループさせることにより市電が広場内でターンすることにより生じていた宮益坂の交通渋滞を解消するということである。また市電停留所移転によりスペースが余ったハチ公広場の駐車場には車利用の増加に対応するための駐車場が計画されていた。以上よりこの計画は完全に交通処理優先の計画であったと推測できる。

上記計画の内、戦前に実現したものは、共同駅舎の建設と西口広場の増設のみで、その他の駐車場や乗合自動車乗降場などは実現しなかった。戦後この計画を元に改めて駅前広場の計画及び整備が成されたが、それについては次節において詳述する。

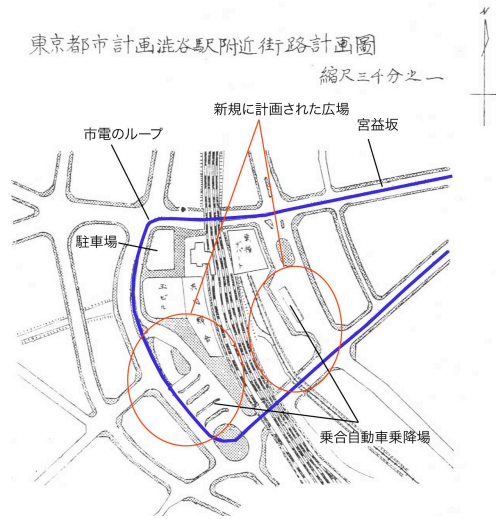


図-6 東京都市計画渋谷駅付近計画図¹⁰⁾に筆者加筆

(b) 整備主体、東京都市計画

第4次駅改良計画は国鉄、駅前広場計画は東京市によるものであった。このとき初めて渋谷駅において、駅前広場が都市計画に位置づけられた。

東京都市計画による駅前広場計画の概要は以下の通りである⁹⁾。

一 駅前広場

位置 省線渋谷駅西側玉川電気鉄道株式会社附近
本広場に、集団駐車場、乗合自動車乗降場、芝生、車道、歩道を適当に配置し、省線及玉川、帝都電鉄並目下工事中の東京高速鉄道停車場を集約、共同駅舎を設け、乗降客の便を図り、将来市電を移設し「ループ」運転として広場内を通過せしむるものである。

この計画の意図は上記概要と図-6にある計画図から大きく二つ読み取れる。一つは東西に新しく設ける広場により震災後に増加した乗合自動車(バス)の需要に対応

(3) 戦後区画整理及び駅前広場計画：昭和20年～昭和34年頃⁵⁾⁶⁾⁷⁾¹¹⁾

戦争により一面焼野原となった渋谷であったが、駅周辺で露天商を中心としたヤミ市がすぐに始まった。ヤミ市の規模の拡大に伴い、露店が商店に変わっていき、焼け跡にバラックの商店街が無秩序に形成されるようになったため、それが都市計画全体を妨げる場合が多くなった。そのため東京都は土地区画整理を急ぎ、昭和23(1948)年には戦災復興区画整理が施行され、同時にそれに基づいた渋谷駅前整備計画も着工された。この計画の一貫として駅前広場も整備されたが、これは前述した戦前の広場計画を基本的に継承し、拡充したものとなった。

この渋谷駅前整備計画の結果、3つの広場の役割分担がおおまかに成立することになった。

(a) 駅周辺の変化

駅前整備計画により、駅の東側に現在の東口広場にあたる交通処理を主目的とした広場が作られ、渋谷駅周辺の3つの広場がそろった。

ハチ公広場には、戦前の計画にもあった通り広場西側に位置していた建物の撤去と駐車場の設置が行われ、

1957(昭和 32)年には渋谷地下商店街が作られた。西口広場にはロータリーが作られ昭和 34 年にはバスターミナルが整備された(図-8 参照)。

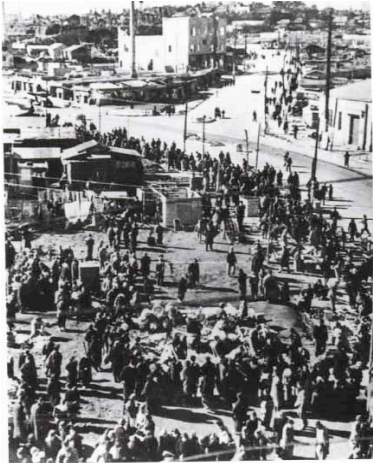


写真-3 終戦直後のハチ公広場⁴⁾



写真-4 昭和 26 年のハチ公広場⁴⁾

(b) 戦災復興事業

渋谷駅の西側である東京都市計画第 8-2 地区復興土地区画整理事業の目的は以下の通りであった。

- (1)渋谷駅西口広場の造成および駅前付近の混雑緩和
- (2)都市景観、防災等を考慮した道路網の整備
- (3)整然とした街廊の造成
- (4)宅地規模の適正化および通風、採光、日照条件の改善
- (5)学校およびその他公共用地等の適正配置
- (6)中高層ビルの実現を考慮した立地条件に適合した地域整備

(c) 戦前の駅前広場計画からの変更点

計画の主旨に前述した戦前の計画から大きな変更はなかった。各広場の大きさや機能に関しての主な変更点は表-2 のようになっている。最も大きな変更は都電停留所が西口広場から東口広場に移ったことである。この変更は都電が渋谷駅北側のガード下を通ることにより発生する交通渋滞を解消するためのものであった。

区画整理事業が駅前広場整備と同時に行われたことにより広場面積の拡大と東口広場の南端から宮益坂上に繋がる新道路の造成が実現し、そのことが東口に停留所を移転することを可能にした(図 8 参照)。

表-2 広場計画の変更点

		昭和 12 年時	昭和 25 年計画時
広場の面積	西側広場の面積	8 9 0 0 m ²	15328 m ²
	東側広場の面積	5 2 0 0 m ²	8 1 4 1 m ²
交通処理施設	ハチ公口	駐車場	駐車場
	西口広場	バスターミナル 市電停車場	バスターミナル 都電停車場
	東口広場	バスターミナル 駐車場	バスターミナル 駐車場

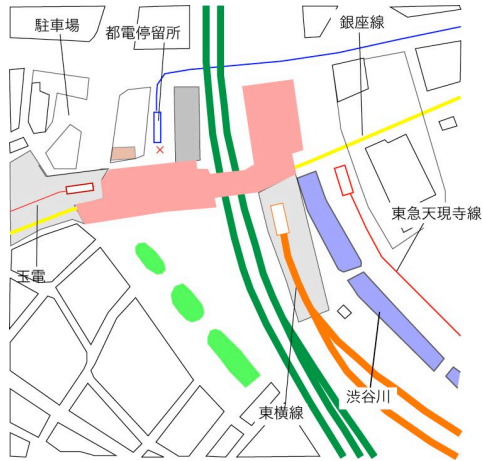


図 7-都電停留所移転前の渋谷駅周辺(昭和 32 年頃)

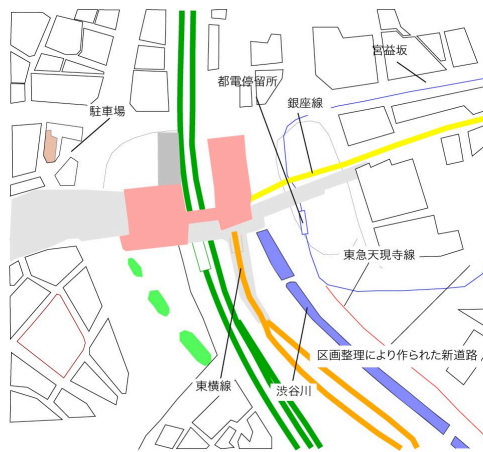


図 8-都電停留所移転後の渋谷駅周辺(昭和 34 年頃)

(d) 整備主体

駅周辺の区画整理を東京都が、駅前整備を渋谷区がそれぞれ行った。また、ハチ公広場の地下商店街に関しては渋谷露天商組合と東急電鉄によるものであった。

(4) 東京オリンピック：1964(昭和 39)年⁵⁾⁶⁾

東京オリンピックが渋谷を中心として行われることが

決定したことを受け、渋谷では首都高の建設など様々な開発が行われた。一連の開発を受け渋谷駅では第5次駅改良が行われた。1961(昭和36)年11月に着工されたこの工事により渋谷駅南口本屋が建設され、現在渋谷駅を構成する建物の殆どが出そろったことになった。

(a) 駅周辺の変化

東京オリンピック前後の開発により、渋谷駅の駅前広場はほぼ現在のような形になった。オリンピック以後も細部の変化はあるが、大きな変化は見当たらなかった。

この時期の主な変化は以下の通りである。

● ハチ公広場

オリンピック記念事業として、噴水・国旗掲揚塔・水銀灯・植え込みが造成された。また、ハチ公広場西側道路の拡幅とセンター街建設、駐車場の撤去も同時期に行われた。この時期に現在のハチ公広場の原型が確立したと言える。



写真-5昭和60年頃のハチ公広場⁹⁾

● 西口広場

南口本屋と大規模なバスターミナルが完成したことにより、およそ現在のような形になった。

● 東口広場

オリンピックの5年後の昭和44年に都電が廃止され、都電停留所跡にはバスターミナルが作られた。

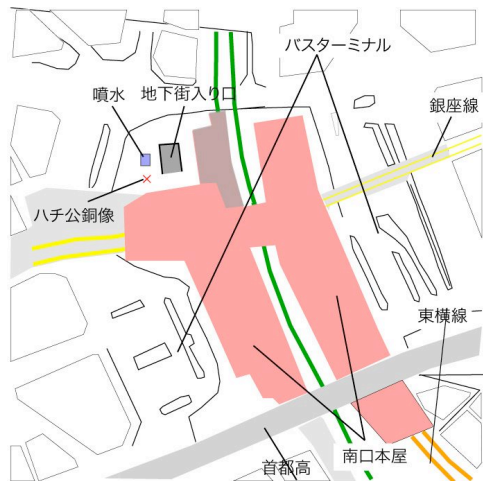


図-9オリンピック後の渋谷駅(昭和59年頃)

(b) 整備主体

ハチ公広場に関しては、装飾面以外には具体的な計画は見られなかった。他の二つの広場に関しては南口本屋のビルやバスターミナルが東急グループによるものであった。

4. まとめ

(1) 結論

本論文の成果として以下のことが明らかになった。

- 1.ハチ公広場を中心とした渋谷駅の駅前広場の変遷
- 2.現在の渋谷駅の駅前広場の構成が戦前の計画を元に戦災復興区画整理の際に作られたこと
- 3.2の整備以外に駅前広場に関する統一的な整備方針の類は存在しなかったこと

(2) 今後の課題

まず本論文の冒頭で挙げた新橋駅 SL 広場の事例に関する同様の調査、及び渋谷駅との比較が挙げられる。

また、東京都計画及び戦災復興区画整理事業による駅前広場計画が、渋谷駅の駅前広場に関しては大きな役割を果たしていたことを踏まえ、その他の同時期に整備された駅前広場に関しても調査比較が必要であろう。

謝辞

本論文を書くにあたって非常に多くの方にお世話になりました。この場を借りてお礼申し上げます。

参考文献

- 1) 古田崇, 天野光一: 駅前広場空間の設計思想及び手法に関する史的研究, 土木史研究, No. 10, pp. 277-287, 1990
- 2) 為国孝敏, 榛澤芳雄: 東京の駅前広場計画の変遷—明治時代から戦災復興期まで, 土木史研究, No. 9, pp. 1989
- 3) 為国孝敏, 榛澤芳雄: 渋谷の駅空間形成の変遷, 土木史研究, No. 10, pp. 289-297, 1990
- 4) 国土地理院発行: 1万分の1地形図 渋谷, 2000
- 5) 日本国有鉄道渋谷駅編: 渋谷駅 100年史・忠犬ハチ公 50年, 1985
- 6) 東京都渋谷区発行: 新修渋谷区史(中)(下), 1966
- 7) 東京急行電鉄社史編纂事務局編: 東京急行電鉄 50年誌, 1973
- 8) 生活情報センター編, 鎌田達也構成・文: 井の頭線沿線の1世紀—写真で甦る沿線100年の記録, 2006
- 9) 東京市: 東京都市計画概要, 1937
- 10) 東京市: 東京市道路誌, 1939
- 11) 渋谷地下商店街振興組合: 渋谷地下商店街四十五年雑誌, 2002