シンポジウム「渋谷駅が変わる！」

日時：２００８年１０月１２日（日曜日）１３：３０～１６：３０
会場：美竹の丘しぶや（渋谷区渋谷１-１８-９）２階多目的ホール
主催：日本建築家協会関東甲信越支部渋谷地域会（JIA 渋谷）
共催：shibuya1000 実行委員会

……

プログラム

司会　南條洋雄（JIA渋谷）

開会の挨拶　三井所清典（JIA渋谷）

第一部　話題提供

「ガイドライン2007とshibuya1000」　岸井隆幸（日本大学、shibuya1000実行委員会）
「渋谷駅街区基盤整備方針」　濱出憲治（渋谷区都市整備部）
「シブヤノカタチ」　小林博人（慶応大学SFC小林研究室）
「渋谷の谷地・台地・崖線」　渡辺　徹（JIA渋谷）

休憩

第二部　意見交換

「渋谷のＹ」　元岡展久（お茶の水女子大学）
「シブヤ遺産」　村松　伸（東京大学生産技術研究所）
駅から考える渋谷のまちづくり　会場から

閉会の挨拶　三井所清典（JIA渋谷）

……

開会挨拶：三井所清典（JIA 渋谷）

私たち JIA 渋谷は、「隣の建築家」を標榜しています。これは市民のすぐ隣の建築家という意味で、普段は建築の設計をしながらも、専門家として地域の役に立てればということです。

今日は「渋谷駅が変わる！」と題して、行政と大学と都市計画・建築関係の特に渋谷に係っておられる方や、その他いろいろなお立場の方々のお話をお聞きします。その中で、私たちもどう考えたらいいのか、あるいはどう対応したらいいのか考えたい。

全体の進行について：南條洋雄（JIA 渋谷）

本日はシンポジウムとうたっていますが、会場にさまざまな方がお見えになっていらっしゃいますので、後半では活発な意見交換をしていただきたいと思います。その関係で全体を一部と二部に分けます。第一部は話題提供といたしまして、こちらでご用意いたしました４名の方にお話いただきます。その後休憩をとりますから、その時間にお手元の質問票に記入して、受付にお渡しください。その内容によって第二部の意見交換の進行を考えたいと思います。また第二部では平土間にテーブルと席をご用意いたします。話題提供者と一緒にテーブルを囲むというスタイルでやりたいと思いますのでご協力ください。

第一部　話題提供

「ガイドライン 2007 と shibuya1000」：岸井隆幸（日本大学、shibuya1000 実行委員会）

２００７年のまちづくりガイドラインの作成から渋谷に係っていますが、これは行政が入ってやる実務としての検討と、地元の皆さんのまちづくりの動きとをつなぐものでした。そこでは世界の人口の２／３がアジアに居る中で、日本がこれからどのようにして社会を作っていくのか、特に東京は何をするのかを考えました。「戦える東京」でありたいし、「人々を魅了する東京」でもあってほしいのですが、東京には人々からあこがれをもって見られる場所はあまり多くない。その中で、かろうじて渋谷はそういう可能性を持っていると感じています。実際渋谷の周りには大学もあれば大使館もあり放送局もあり、日々多様な文化が生まれている。大手町・丸の内に対してこのエリアは、生活文化の拠点として世界と戦えるものがあるのではないかと思ったわけであります。

生活文化の発信拠点であるための７つの戦略（1.渋谷を発信する、2.谷を冷やす、3.都市回廊を創出する、4.人間中心のまちをつくる、5.安全安心のまちをつくる、6.渋谷らしさを強化する、7.みんなで育てるまちづくり）を考えました。shibuya1000 というイベントは、1.渋谷を発信することであり、7.みんなでまちづくりを育てることだと私は考えています。後で説明があると思いますが、渋谷駅街区基盤整備は大変複雑なプロジェクトです。当然一度にできるわけはなく、

段階を踏んで時間をかけてやりますが、ややもすれば渋谷はその間ずっと工事現場だということになりかねない。そうならないためにはまちをつくっていくプロセス自身を大切にした方がいいということです。

今日はJIA主催ということで、建築空間の専門家が多いと思うので、私も参加している基盤整備の議論をちょっとご紹介したい。これは１９４６年、戦災復興の当初の都市計画です。５０m、８０m、１００mという広い道路が見受けられます。このときには青山通りから道玄坂に抜ける４０mの道路が計画され、２４６は５０mで計画されています。昭和２６年に戦災復興の変更都市計画がありまして、２４６と青山通りは４０mとなり、道玄坂や他の道は細くなりました。途中から分かれた３０mの道路が、今、Yの形をつくっている。渋谷の町は地形の面白いところでありますが、道路としては、２４６・青山通りや明治通が骨格として考えられ、骨格の幹線道路を人々が地域を移動する軸線とし、地域の中の道路はもう少し工夫できないか考えてきました。

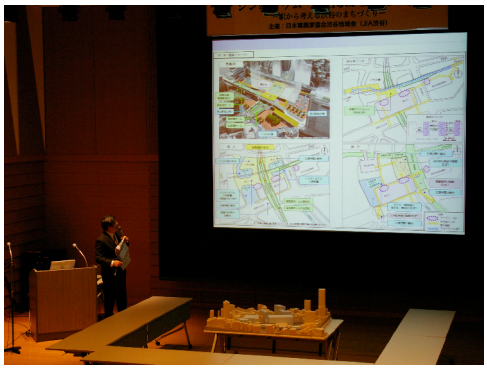
今回はそれが大きく多層化に向かう。東横線が地下４階で１３号線とつながるわけですが、そこからメトロ銀座線までを数えますと７層。それは谷の町である渋谷の特性でもある。そこに、内藤先生と相談しながら、アーバン・コアという概念を導入しました。縦方向に公共的な空間が要るのだろう、それを皆でつくっていこうと。それが渋谷の町を見せることにつながり、分かりやすさにつながり、渋谷の持っている東西南北それぞれの個性を生かすことにつながるのではいか。個々のプロジェクトで、それを実現していただけるようお願いしています。

とはいえ駅は単なる道具であります。駅から出て行くと広がる東西南北の町、更にその先の原宿、代官山、青山を含む大きな意味での渋谷エリア、そこに行きたいと皆が思う。今回のshibuya1000の参加者は日本のアーティストでしたが、これからは世界のアーティスト、特に若い人に出てきてほしい。渋谷でがんばって自分の道を切り開いていけるんだということを若い人に感じてほしい。そういうことが、これから渋谷が力をつけていくためのキーコンセプトではないかと感じています。

「渋谷駅街区基盤整備方針」：濱出憲治（渋谷区都市整備部）

平成１４年度に、今回の渋谷駅街区基盤整備方針より広い範囲を対象とした渋谷駅周辺整備ガイドプラン２１というのを渋谷区でまとめさせていただきました。当時まちづくり課長として係ったのですが、区はこんなことしない方がいいんじゃないですかと上司に伝ったことがあります。なぜなら渋谷区はそれまで民間主導の、いわば民活のまちづくりをやってきて発展してきたから

です。駅周辺の東急さんや西武さんをはじめ、代官山も竹下通りも表参道もそうかもしれません。今回の渋谷駅街区基盤整備方針をまとめた検討委員会は、学識経験者として森地先生、岸井先生、内藤先生のお力添えをいただきながら、国土交通省の各局、東京都の各局、渋谷区、それに鉄道事業者というメンバーで構成されています。これだけのメンバーになったのも渋谷駅の複雑さ故だと思います。南側の国道２４６、東側には都道の明治通り、周辺の広場は渋谷区、鉄道も各社がそろっているからです。



とにかく渋谷駅に来ると分かりにくい、混雑している、どっちに行けばいいのか分からないといった現状を一気に改善したい。具体的にどのように変えるのか。東横線は地下化され副都心線と相互直通になります。山手線の上下ホームを一つにして、埼京線ホームを山手線ホームと並行に並べます。銀座線ホームを東側に移動します。複雑な駅ビルは、このように整理された形になります。ハチ公広場は今の５割増くらいに拡充します。西口広場と東口広場を新しく創設します。

交通広場は、明治通側は銀座線の下にコンパクトな形にまとめていく。ハチ公側については、北から来るバスは北側バス広場からまた北に戻る、南から来るバスは南側バス広場からまた南に戻るということで、この間に西口広場が形成できる。更にビルの一部を使いながら、先ほどお話のありましたアーバン・コアを整備していく。レベルごとに説明しますと、地上レベルは、国道２４６の拡幅を検討していくことや、東西をつなぐ自由通路を拡充する。デッキレベルで、一番の目玉は、銀座線の上を使ったスカイウェイです。また２４６や明治通を渡るデッキを整備していきます。基本は地上を歩くことで、デッキは必要最小限にしています。

今年度があけた頃には都市計画決定したいということで作業を進めています。警視庁との協議も進めていますが、いろいろな角度から考え、変更があるかもしれません。平成２４年度の東横線の相互直通運転開始からが本格的な着手になります。またこうした駅の動きを受けて桜丘でも東急プラザ街区でも市街地再開発事業の準備組合ができています。更には南側の東横線の跡地でもこれから開発があると思います。

「シブヤノカタチ」：小林博人（慶応義塾大学 SFC）

慶応義塾大学の湘南藤沢キャンパス（SFC）というのは、実験的なこと、今までの枠組みには入らないことをやりなさいという所です。私自身は都市の中の何かつかみにくいものを分かりやすく見せる、ビジュアライズする、それをきっかけにまちづくりが進む、開発の方針が決まるといったことができたらいいなと考えています。「渋谷らしさ」はなかなかつかみにくいというお話

がありましたが、まさにそれを何とかつかみたい。これは大変難しくて、ハードだけでなく、ソフト、プログラム、文化的なものを含めて考えなければいけないのかなと思っています。
今回の展示のタイトルを「シブヤノカタチ」とカタカナにしたのは、渋谷の持っているニュアンスのようなものをビジュアライズするということであります。まず基本的な土台となる「チケイ」を３つ作りました。そのチケイの上に「ひと」がどのように蠢くのかを映し込む。次に、その他に渋谷らしさを作っている要因（「微文化」）とは何かを考え、それらを土台となるチケイの上にプロジェクターで投影する。ぱっと見て、渋谷らしいと感じていただければいいなと。

土台となるチケイの一つ目はもちろん自然地形です。その山、谷の関係が渋谷の特徴そのものです。二つ目は経済のチケイとして、地価、路線価を凹凸に表しました。これは自然のチケイを裏返したようなカタチになる。三つ目は情報のチケイと名付けましたが、渋谷にある有名なスポット・建物をグーグルで検索したときに何件ヒットするかを調べ凹凸に表しました。この３つを見ただけでも渋谷がいろいろな要素を併せ持っていることが分かります。
それに「ひと」の動きをかぶせます。これは渋谷駅を出たところからストーキングのようなことをして、人がどこに行くのかを追っかけていったのを何十件か集めたものです。本当にやりたかったのは、最近はGPS付きの携帯電話がはやっていますので、皆さまのリアルタイムの位置情報を会場に送ってそれを投影することでしたが、今回は準備不足でできませんでした。
気候に微気候があるように、地形に微地形があるように、文化にも、その場所その一帯の雰囲気をつくっている「微文化」があるのではないかと考えました。たとえばこれはいろいろなショップの分布をロゴで表しています。それも渋谷らしさをつくっている一つのレイヤーであろうと。これは路密度と称しまして、細街路の密度に応じて街区を色分けしています。あるいは建物の高さによる色分け。町会あるいは商店会ベースのコミュニティを色分けしています。それから神社の分布ですね。
「チケイ」の上に「ひと」の動きを重ね、同時に「微文化」のレイヤーを重ねていくとどういった風景が見えるのか、というのがこの実験でございます。それが渋谷らしいかどうか、是非皆さま方に見ていただいて判定していただきたい。

「渋谷の谷地・台地・崖線」：渡辺徹（JIA渋谷）

これは渋谷の航空写真ですが、なるほど混沌とした町、分かりにくい町です。渋谷でまちづくりを志す者は誰でも、この町をどういう枠組みで理解するのかという課題に直面します。私が渋谷

でまちづくりを考えはじめた頃、「渋谷の４象限論」というのがありました。渋谷駅を原点として、山手線を縦軸、Ｒ２４６を横軸とし、駅周辺を４つの象限に分けて、各象限毎に特色を理解しようという枠組みです。渋谷において山手線とかＲ２４６のような近代のインフラの存在感は圧倒的ですし、各象限毎に地域の個性も際立っているので、こうした枠組みは受け入れやすいものですが、地元の人間としては違和感も残りました。

２年ほど前に、渋谷区の景観計画の協議に参加する中で、近代のインフラ以前の、太古からの微地形がこの場所を理解する枠組みとして利用できることに気がつきました。微地形的にはここは３つの谷がＹ字路をなす所、ということは３つの台地が出会う所です。このことからいわゆる渋谷らしい景観の数々が整理・理解出来ます。尾根道、谷道、尾根道と谷道をつなぐ坂道という分類、どこにでも現われるＹ字路とそこに建つ渋谷を代表する建築の数々、ハチ公広場のある場所の意味、そして水、風、人の通う巨大なオープンチャンネルとしての渋谷の谷。

その後、渋谷の微地形から江戸・東京の微地形へと考察の範囲を広げました。この正保年中江戸絵図は明暦の大火以前の江戸の土地利用を描いています。鼠色に塗られているのは田んぼですが、江戸の町の奥深く入り込んでいるのが印象的です。現在の地形図との比較から、田んぼになっているのは、台地の間に入り込んでいる谷地であることが分かります。そして明暦の大火以後、江戸の台地に武家地が広がるのに従って、谷地の田んぼは町地に転換していきます。ここに台地に展開する武家の世界と谷地に連続する町人・職人の世界が、微地形に応じて複雑に入り組み、二つの世界が坂道によってつながれる、江戸・東京の山の手の独特のまちの構造が生まれたのです。陣内秀信氏は、たとえ建造物は残っていなくとも、この微地形に従ったまちの構造こそ、東京の山の手に残された江戸の歴史的遺産なのだと伝っています。

江戸・東京の微地形論から改めて現在の渋谷を見ると、最初にご紹介した渋谷の面白さは、台地と谷地の二つの世界が微地形に応じて複雑に入り組み、坂道によってつながれる、江戸・東京の山の手の独特のまちの構造を反映していることが分かります。

また渋谷駅街区基盤整備方針について云えば、その東西方向に長い駅ビルの配置が、明治通に沿った谷地の連続性を阻害しているのが気になります。

第二部　意見交換

第二部の進行について：南條洋雄（JIA 渋谷）

会場からいただいた質問票に目を通しました。今後の渋谷のあり方を考える渋谷論のようなものと、先ほど示された駅の整備方針に対する質問・要望のようなものの２つに分かれます。両方についての意見交換を行いますが、前半は渋谷論のようなものを、後半は整備方針に対する質問・要望を取り上げます。まず会場からいただいたご意見を３つほどご紹介し、それからshibuya1000の企画に深く係っておられる元岡先生、村松先生のお話をうかがいます。

会場からの意見の紹介１：渋谷駅の計画について何も知らなかったので興味深く聞けた。総取っ替えではなく、昔の記憶が残るような計画にしてほしい。

会場からの意見の紹介２：若者に特化しすぎていないか。本来文化とは世代を超えるものである。昭和３０年代の木造低層時代から高度成長時代への変化は物理的には容易であった。しかし現代の再開発には、その破壊にも大きなインパクト、エネルギーが必要になる。

会場からの意見の紹介３：渋谷の町は、銀座・新宿・池袋と同型をねらっても意味がない。学生時代、渋谷には五島プラネタリウムがあり、その文化性は他の町からは抜きん出ていた。プラネタリウムでは地球から宇宙を眺めたが、現代は宇宙から地球を眺め、宇宙の中の地球を論じる時代である。そのための「大宇宙館」の設立を願ってやまない。

「渋谷のＹ」：元岡展久（お茶の水女子大学）

学生時代にはよく渋谷に来たのに、３０代になってぱたっと来なくなりました。今度戻って来てみて、いろいろな魅力のある町だなと再確認しました。研究室のゼミで渋谷を考える機会がありまして、そこで学生から、渋谷には「Y」が多いという意見がでました。「Y」が多いという渋谷の印象は、ランドマークとなるような建物とセットになっていることにもよります。どれくらい「Y」が多いのか、渋谷駅を中心とする 1200m 四方、新宿駅を中心とする 1200m 四方、それから谷が多いということで赤坂駅を選んでやはり 1200m 四方の「Y」を数えてみました。すると新宿では４カ所、赤坂では１３カ所に対して、渋谷には３８カ所あったわけです。

何故そうなったのかを考えると、地形に沿ってできた「Y」というのが多いだろうし、大きな道路の都市計画が「Y」を生み出す背景になっているのかもしれない。しかしここでは逆に「Y」が都市に何を与えているのだろうかという問題を提起したい。近代のグリッド型の都市の交差点に

比べて「Y」は何が優れていて、どのようなアクティビティがあるのか。ヒントになるのはヨーロッパの中世都市の三角形の広場ではないか。三角形の鋭角側が町の城壁の外に向かっていて、底辺側に教会とかがあり、外から来る人を中の広い所に受け入れている。それが近代になって城壁が壊されブールバールになるとともに四角や丸の広場になる。交通の利便性が向上するとともに何かが失われる。人々が集まる所から通過する所になる。そうした歴史からもう一度「渋谷のY」について考えていきたいと思います。

「シブヤ遺産」：村松伸（東京大学生産技術研究所）

shibuya1000のフリーペーパーの中に地図が入っています。私たちが作ったのですが、それについてお話をします。小林先生と似たようなことを考えているのですが、私たちの採った手法はあくまでローテクです。「シブヤ遺産」をキーワードにしています。世界遺産とよく云われますが、これは世界的に突出したもので、スポーツで云えばオリンピック選手のようなものです。世界遺産に対して地域の遺産（都市環境文化資源）というものを考えたらどうか。オリンピック選手を育てるのではなくて、普通の人々の健康を増進するということです。地図の裏面は９つのコースガイドになっていますが、これは都市を総合的に見るにはどうしたらいいかという工夫です。

読み・書き・そろばんをリテラシーと云いますが、私たちは都市を共に生きるための能力を指すのに「アーバンリテラシー」という言葉を使っています。アーバンリテラシーを鍛えるためにこの地図を使ったらどうか。建築家・都市計画家あるいは行政の方は町をどうやって作るかを考えますが、町で生きる人々にとってはそれをどう使うかが問題です。計画する人の能力よりもそれを使う多くの人々の能力の方が高いはずですから、どんな駅が出来ようと使っていってしまうという気がします。人々がアーバンリテラシーを鍛えることによって町がよくなり、それによって行政なり建築家なりに戻していくということがあります。最後ですけれども、「五感を研ぎ澄まし、この地図を持って町に出よう」というのが今日のメッセージです。

南條：コンコースではファッションの展示もありましたし、個人的には渋谷というのは音楽だったりファッションだったりグルメだったりです。何か渋谷の別の捉え方などございましたら。

村松：フリーペーパーの地図では、いかにも渋谷らしいものをザッシブ（The Shibuya）、びっくりするような発見をオッシブ（Oh,Shibuya）と、二つに分けているのですが、最も驚きなのは、

ここに結構たくさんの人が住んでいる、日常生活が行われているということでした。

南條：それでは後段のクロストークとして、はじめに岸井先生からそもそも論のところで補足していただければ。

岸井：地形論がかなり語られましたが、渋谷駅のあるところが一番低いところだというのは確かです。最近の５０㎜ 以上の豪雨に対して、特に東側には充分な備えがありません。安全安心のまちづくりをこの機会に進めろというご示唆だろうと受け取りました。

南條：渋谷区への質問がいくつか来ていまして、内容の重なるものを要約いたしますと、一つは今日うかがった内容はもう変えられないのかということですが、補足していただければ。

濱出：先ほどご説明した基盤整備方針は、委員会で検討したもので、それに対する意見をお聞きして、再度委員会を開くことになっています。これまで、整備計画はややもすれば絵に描いた餅ということが多かったのですが、今回ばかりはどうしても実現していきたい。と云いますのは今回は百年に一度のチャンス、ここで出来なければ二度と渋谷を変えるチャンスはないだろうと思うからです。となりますと、自ずからスケジュールが決まっておりますから、議論を重ね、議論を重ね、というわけにはいかないという現状もございます。スケジュールをにらみながら、ある所では決定をしていきたと思っております。その中で多くの意見を聞きながら再度取りまとめていきたいと思います。今回はじめて出したということもございますので、これから実際の整備にあたって更に詳細の検討を進めたい、その中で変更もあり得るんだろう、というふうに思っております。

南條：今日のご説明にはなかったように思うのですが、地域では既に有名な話なのかも知れませんね、２００ｍクラスの超高層が渋谷駅にふさわしいのか否かといった類いの質問がたくさん来ています。その辺りのご発言を会場から受けたいと思います。

会場から１：１３号線の開通は都市間競争を激化させます。交通機関の発達は距離を無意味にするからです。そこを渋谷が勝ち抜いていくためには、渋谷駅が先ほどの小林先生の言葉を借りるなら「シブヤノカタチ」にふさわしいか否かが重要です。渋谷駅の整備計画はそれぞれの考え

る「シブヤノカタチ」にふさわしいのかどうか、先ほどの建築系の４人の方のご意見をお聞きしたい。

小林：私自身は渋谷駅の整備計画が未だ理解できていないなと思っています。その上でですが、骨格として用意しなければならない都市のインフラと、非常に繊細な、人の綾みたいなものが創りだすまちの文化とは、一致するものでもないが、相反するものでもないと思います。人の綾みたいなものが創りだすまちの文化、「微文化」という言葉を使っていますが、そうしたものを生み出す余裕というかすき間というか襞というかを、この計画の中にどれだけ盛り込めるかがポイントだろうと思います。

渡辺：この基盤整備方針に示されている駅ビルの配置について二つの問題点を指摘したい。一つはこれが Ｒ２４６の現状を固定するものだという点、逆に云えば、Ｒ２４６のバイパス化が将来実現して、南側の街区が地上で駅や広場とつながったときに駅ビルを考えるとしたら、今の方針にあるような南側の街区を広場から遮断するような配置はありえないだろうという点です。二つ目は、まさに渋谷の地形論からくることですが、渋谷の谷を塞ぐダムのような駅ビルは「風の道」を塞ぎ、ヒートアイランド問題、ビル風問題の両方を激化させるだろうという点です。

元岡：今日ほとんどはじめて見て駅の整備方針は一応分かるのですが、まわりの町がどうなるのかが何処まで議論されているのか不安になります。「Y」というのも渋谷の広い範囲にあるものであって、ここだけの議論をしていてもどうかなというのが私の感想です。

村松：生態系で云えばいろいろなものが共存できるような、若者とかお金持ちというような特定の魚ではなく、そこに様々な種類の魚が住めるような、余裕のある都市計画ができればいいと思います。今そうなっているのかどうかよく分かりませんけれども。

南條：今日ご説明があったのは基盤整備方針であったにもかかわらずご質問の多くが、ビル風とか日影とか景観とか建物に関するものです。個人的な疑問なのですが、建物の大きさとか高さとかはもう決まっているんですか。

服部（渋谷区都市整備部）：基盤整備のあり方についての方向性が示されたということであります。基本的には鉄道の改良と公共基盤の整備、それから想定されるであろう駅ビルの開発を一体的に整備して、限られた空間に都市機能を集積して、よりよい駅街区を作っていくということです。その目的とする所は主に二つであり、交通結節機能の改良と、駅が来街者を抱え込むので

はなく、駅をベースにして、アーバンコアなどを活用して、歩行者のネットワークを拡充していこうということであります。

南條：決まってはいないというお答えのようですが、そうであれば尚この段階で建物について議論するのは有意義だと思います。その辺り、会場からご発言があれば。

会場から２：建物による風環境の変化についてこれまで地元で勉強を重ねてきたのですが、先日、都の環境影響評価課に行ったら、渋谷駅周辺の開発については何の相談も受けていないと云われて驚きました。東京都環境影響評価条例の対象高層建築物は、特区指定地域の場合、高さ１８０ｍ超かつ延べ面積１５万平米超であり、文化街区についていえば、それに該当しないということのようです。他にもこうした開発が少なくとも４つくらいあり、全体として大きな変化があるにもかかわらず、この調子で誰も相談に行かないとなると、複合的な影響も含めて誰が責任を持ってチェックするのか、地元は結果責任を負わなければならないのでとても心配しています。

南條：そうした問題について最後まで検証されないということは、この国ではないと、個人的には思っているんですが、お調べになった事実のご報告ですよね。こうした場で提起していくことが大事だと思います。

会場から３：今後の渋谷の高層化を進めていく上で一番大事なことは町の活性化であるとは、当初から云われていることです。駅には黙っていても人は集まるので、それを如何に分散させるかの方策を先に論じないと高層化も進まない。

南條：ごもっともなご意見だと思います。その他、どんなテーマでもこの際発言したいという方がいらっしゃれば。

会場から４：今回の渋谷の再開発には、「地上を歩いて楽しいまち」という大きなコンセプトがありますが、それに対して Ｒ２４６は何とも大きなバリヤーになっています。地図を見ますと、渋谷の駅から原宿の駅までの距離と恵比寿駅までの距離はほとんど同じです。この１０年くらいの間に原宿と渋谷の間は、明治通やキャットストリートを使ってどんどん人が歩くようになりました。Ｒ２４６のバリアーがなくなれば恵比寿と渋谷の間も同じように人が歩くようになるでしょう。是非、Ｒ２４６の地上横断を実現していただきたいと思います。平成２７年には首都高速中央環状線が完成を見ますが、そうなると首都高３号線の通行量も３割くらい減るという予想もあるようです。そうした将来もビジョンに含んでいただきたい。

南條：２４６について他にどなたか。

会場から５：平成１４年にたちあがりました渋谷駅周辺整備ガイドプラン２１委員会に参加した者ですが、そこで当初活発に議論されたのが２４６の改造計画なんです。これは渋谷を大きく二つに分けている、大変なネックだという議論で、改造が実現するのかと思ったら、今度の計画の中ではせいぜい路面の拡幅でお茶を濁している。どうしてこうなったのか解明していただきたいなと思っております。

南條：この場で解明というわけにもいきませんが、他に２４６についてどなたか。

会場から６：桜丘は２４６があったおかげで、独特の発展をしました。駅の直ぐ近くにありながら、住宅の多い静かな、安全・安心の町であり、それでいて小学生対象の塾があったり、専門学校が集まったりで若者が多い。しかし若い人にはいいかもしれないけれども、高齢者になりますとあそこの横断は難しい。近くてもタクシーに乗らなければという方もけっこうおられます。ここはやはり地上を横断できるように地元としては要望します。

南條：２０年、３０年とたつと自動車社会そのものがどうなっているのかという議論もあるかなと個人的には思います。土木的あるいは都市計画的には如何でしょうか。

岸井：首都高速道路は出来てから５０年近く経つということもあって、中央環状線の完成もしくは首都圏中央連絡道の整備というタイミングに合わせて、どうするんだという議論が本格化すると予想されます。渋谷については３階に上げるという案が検討されたと聞いています。３階に上げるというのは、ここだけではなく前後を含めて上げるということですから部分的な解だけでは納まらない。また地下にという案もある。その意味で首都高の問題というのはかなり大きな問題であると云わざるを得ない。
今回の基盤整備の委員会の中では、直ぐにそこがどうこうなるということはないという前提の下に、東側では地下２階ないし３階に広場ができあがりますのでそこから東の方に伸びていく、1階は JR さんの出口がありますが、ハチ公広場から西側・北側に伸びていく、２階は井の頭線からの通路がつながり、３階に JR さんの出口がでてきて、おそらく３階から南の方にデッキが伸びていくというふうにして、渋谷の多様性というか、いろいろな広場がいろいろ違う形ででてくるというのが現実的じゃないかと思っています。その意味で、南とつなぐことは意識していますので、南の再開発と併せてプランを確定していくことになると思います。

南條：今日、東急プラザの前の通り抜けがなくなると聞いて、皆さんも驚かれたのではないかと思います。その点についてご発言があれば。

会場から７：神宮通の遮断は渋谷が歩行者優先のまちづくりをすることの象徴で、できれば実現させたいんですが、一般車両１万台をどうするかというのが問題です。中央街をはじめ西側は賛成だが、明治通にとばっちりが行くというので東側は反対というふうに、地元でも意見が割れています。ここは渋谷地下街の移転の可能性も含めて、ハチ公広場・西口広場の地下の通り抜けを検討すべきではないかと考えます。

濱出：渋谷区としては駅の周辺の全ての地域が発展してもらいたい。今回副都心線が通り、それと東横線がつながり、更に新文化街区ができると、東側の方はずいぶん良くなってくるなという印象があります。一方西側にはいろいろ問題の多い大きな交通広場があって、昨年は不幸な事故もあった。そんな中で西側にも何とかしたいなと考え、基本コンセプトである「歩いて楽しいまち」、「安全・安心のまち」に沿って、交通の問題を考えながらこのような計画にしたところでございます。それから桜丘の方でございますが、これまで北に寄っていた人の流れが、この駅ビルによって南の方にもできるのではないか、という考え方もございます。渋谷区としては東西南北どちらも発展してもらいたいという思いでございます。

会場から８：今のお話ですと、バランスのために明治通に犠牲を強いるということですが、文化街区の開発は何も西側に犠牲を強いるものではなく、バランス論は成り立たないと思います。２４６によって町を分断だけでなく、更に明治通によって町を分断するというのはよく分かりません。

濱出：神宮通の通り抜けができないと知っていれば、人は事前にさまざまなルートを考えるので、全ての車が明治通を迂回すると単純にはいえないと思います。いずれにしてもいろいろな交通上の問題がありますので、私どもも調査しながら進めていきます。決して東側を犠牲にしてということではないと申し上げたい。

南條：２４６、明治通、ともに難しい問題です。JIA 渋谷としても継続して注目していきたいと思います。最初の話題提供者に対する意見・質問に戻ります。小林先生に、興味深い研究だが、「渋谷らしさ」が見えてこないもどかしさを感じるというご意見がありました。

小林：それは具体的な計画案に興味をもち、自分の町がどうなるんだろうと考えている方からのご意見だろうと思います。そこまで私たちが追いついていないということですが、同時に、渋谷に来る人はそこまで渋谷についての理解はないといのも事実で、そういう人たちの感じる渋谷を皆さんがどう受け止めるのかという問題が一つあると思います。今日お持ちしたのは、外の人間が見る渋谷的なものを表層論的お見せするというものでした。表層論的なものを、まちづくりとどう結びつけるかがこれからの課題です。

南條：濱出さんには、渋谷区全体のビジョンとの関係についても語ってほしかったというご意見が寄せられています。

濱出：渋谷区の中でそうした大きな議論というのはなされていないです。平成１２年に渋谷区の都市計画マスタープランが出来まして、その後この大きな渋谷駅の大改造が出てきましたが、都市計画マスタープランを動かしていないという現実がございます。
一方、渋谷区は地区計画原則論、つまり区内のすべての地域で行政主導ではなく地域主導で地区計画をかけていくのだという原則によってまちづくりを進めています。例えば笹塚など渋谷区の西の方でもそうした動きがあり、本町の密住事業が佳境に入って渋谷区の職員が足りない状態です。ここのような協議の場が渋谷のあちこちに出てきて、２０年前にはじめて渋谷区で地区計画・地区整備計画をやった頃とは隔世の感があります。はじめから大きなことを云うよりも、一つ一つの地区計画を寄せ集めて大きなものにしていく方が、地域の一つ一つの声を集めて大きなものにしていく方が、きっといいビジョンが描けるのではないかと、今、考えています。

南條：渡辺さんには２分さしあげますから、地形論を踏まえて渋谷の町をどうしたいのかを語ってください。

渡辺：渋谷の地形論はアカデミックな興味からではなくて、渋谷駅の改造を考えるにあたって必要な認識だと思ったから提示しました。渋谷駅のある場所について一般の認識は「すり鉢の底」とか窪地であり、そこから「すり鉢の底」に蓋をすれば便利だねという発想の計画が、建築家や都市計画家によって何度も繰り返されてきました。この認識を決定的に変えたい。なぜなら渋谷駅のある場所は谷であり、しかもＹ字の谷であり、谷は独自のまちづくりの舞台だからです。台地の連続性を尊重すると同時に谷地の連続性、独自性を尊重してこそ、具体的には例えば先ほど会場からのご意見にもあったように、明治通を原宿・渋谷・恵比寿と歩きたくなるプロムナードとして整備してこそ渋谷は、江戸・東京の山の手の魅力的なまちづくりを継承できるからです。

南條：岸井先生に今後に向けてのお話をいただければ。例えば shibuya1000 は来年もやるんですかと、個人的にはお聞きしたい。

岸井：基盤について、今日、多くが語られました。中央環状線が品川まであと５年でつながります。大きく流れが変わることが予想されています。その時が首都高について議論をするチャンスでもある。町の真ん中に通過交通を入れるのはどうかなと私も思います。町の中には通過交通は入れたくない。そのためにも２４６を若干拡幅したりしながら、あるいは駅前広場から出て行く出口の問題だとか工夫をしなければいけないと思うんですが。交差点も近いところにありますから、完全にきれいにいけるかどうかは未だいろいろ議論があると思います。道路についてはもうちょっと、そうしたことをふまえた議論をした方がいいかなという気がします。
shibuya1000 については、来年、私がやるとか、実行委員会がやるとかという話ではないと思っています。皆さんがやった方がいいと思うかどうかにかかっています。やったほうがいいと思って下されば、われわれはいくらでも努力します。私自身はなんでみんなが渋谷に興味を持って、なんでこんなに時間をかけて議論するんだろうと疑問にも思います。でもそれは日本のなかで渋谷が果す役割が何かあるんじゃないかと思うからなんですね。それは文化であり発信だと思っています。その意味で NHK なくして渋谷はありえない。デジタルスタジアムを今日も地下でやっていますが、あれはとても面白い。ああいうものをどんどん発信していただきたい。渋谷のまちづくりも見ていていただきたいし、それを世界に発信していただけたらいいなと思います。

南條:それでは当会の代表の三井所さんから総括の発言をお願いします。

閉会挨拶：三井所清典（JIA 渋谷）

今日のシンポジウムを思い切って渋谷地域会でやったんですが、やって本当によかったなという実感が、今、一番大きいです。それからもう一つは、出遅れてしまったなという感があります。
われわれは専門家といっても普段は建物の設計をしています。それでも最近のまちづくりには、多くの方々と共に参加して経験を重ねてきましたから、例えば先ほど濱出部長のお話にあった笹塚とか本町であれば乗れそうな気がします。警察の署長さんとか消防署の署長さん、役所の企画課長さんとか整備部長さん、そして地域の企業の旦那たちと一緒にまちづくりをするとたいていうまくいく。人と人とのコミュニケーション、人間的会話が成立するとうまくいくんですね。
しかし渋谷駅とその周辺については、理解を深めれば深めるほど、ちょっと仕切り直しという感

じです。渋谷区の資料の５ページに薄く白く描いてあるものにはじめ気がつきませんで。しかしこれに重大な問題があるということですね。それから駅の周りには人のための宮益坂・道玄坂と、車のための２４６という性格の異なる二つの道があってそういうものだと思っていましたが、南側の地域の方の話を聞くと、それもどうにかしなければということですね。今日お話をいただいた先生方のいろいろな見方や知恵を拝借しながら、これから考えていきたいと思います。（了）