SHIBUYA PARK AVE. DESIGN BOOK 2023

渋谷公園通りデザインノート2023

SHIBUYA PARK AVE. Design Workshop 2023の記録

SHIBUYA PARK AVE. DESIGN BOOK 2023

渋谷公園通りデザインノート2023
SHIBUYA PARK AVE. Design Workshop 2023の記録

002 ご挨拶

003 渋谷公園通り協議会について ——

007 1) 渋谷公園通りエリアについて
009 2) エリアの課題
010 3) まちづくりの方向性
011 4) まちづくりの戦略
013 5) これまでの活動実績

015 デザインワークショップ報告 ——

017 1)ワークショップ概要
017 演習テーマ
019 講師一覧
020 プログラム
021 会場の様子
027 本ワークショップの振り返り

029 2)講師レクチャー概要

043 3)各グループ提案
046 グループ1
054 グループ2
062 グループ3
072 グループ4
082 グループ5

093 4)講評・トークセッション

渋谷公園通りデザインノートの発刊にあたって

渋谷公園通りは1964年のオリンピック前に米軍キャンプが撤収され、選手村、代々木体育館、NHKが建てられ、その後代々木公園が整備されました。1973年に渋谷パルコが開店し、区役所通り商店街からパルコ（イタリア語）の公園、更には代々木公園に通じることから渋谷公園通商店街振興組合に改名しました。
当組合では毎年「フラワーフェスティバル」においてガーデニングコンテストを行い、メインストリートである公園通り歩道の花壇をガーデニングで飾り、歩いて楽しいまちづくりを目指しています。また、メインの通りだけでは無くプチ公園通り等も地元住民も来街者も安心安全な街になることを推進しております。
渋谷は100年に1度の大改修の真っただ中にありますが、当組合もその変化に追いつき追い越せと昨年「渋谷公園通り協議会」を、地元町会をはじめ警察・消防・区役所・バス会社・地元企業の皆様にご参加いただき発足いたしました。
都市の公共空間としての街路の役割が見直される昨今、新型コロナウイルスの感染拡大もあって、全国的に歩行者中心のウォーカブルなまちづくりの必要性がますます高まっています。渋谷公園通り協議会でも、エリア内の街路や広場をはじめとする公共空間の再構築を通じたウォーカブルなまちの実現を目指しています。
　ウォーカブルシティの実現にあたり、協議会として目指すべき街の将来像について、まずはイメージを膨らませることが重要とのことから、2023年3月に全国から都市や土木・建築等のデザインを志す若者たちを集めたデザインワークショップ「SHIBUYA PARK AVE. Design Workshop」を開催いたしました。
　本冊子には、協議会の活動経緯や今後の取組方針とともに、約1ヶ月にわたるデザインワークショップの成果をとりまとめました。この冊子の内容も踏まえながら、官民の多種多様なステークホルダーの連携のもとに、ウォーカブルシティの実現に向けて一歩一歩、前進していくことを期待しています。

渋谷公園通り協議会 会長
川原 惠

渋谷公園通り協議会について

渋谷公園通り協議会について

渋谷公園通商店街振興組合では、理事を中心にまちづくりへの関心の高いメンバーを集めた専門部会である「エリアマネジメント委員会」を組成し、エリアの将来像に関して意見交換や事例研究を行い、エリアマネジメントの必要性についての啓蒙を行ってきました。
また、様々な社会実験・イベントや一般市民に対する啓蒙活動を主体的かつ積極的に開催するとともに、時代の変化にも対応しながら街のにぎわいづくりと活性化を目指すべく、2021年に官民連携の「渋谷公園通り協議会」を立ち上げ、様々な活動を展開してきました。
2022年度からは国土交通省都市局「官民連携まちなか再生推進事業」に採択されたことから、自立・自走型のエリアプラットフォーム構築に向けて、各種調査やイベント、社会実験、シンポジウムなど、協議会としての活動の幅を広げています。

【会員】

行政	・渋谷区（地元行政） ・警視庁渋谷警察署（警察） ・東京消防庁渋谷消防署（消防）
公共サービス	・東京都公園協会（代々木公園管理者） ・しぶきたパートナーズ（北谷公園運営管理者） ・京王電鉄バス株式会社（交通事業者）
地元	・渋谷公園通商店街振興組合（商店街） ・神南宇田川町会（町内会）
民間事業者	・株式会社丸井 ・株式会社そごう・西武 西武渋谷店 ・株式会社パルコ ・株式会社ハンズ ・株式会社シブヤテレビジョン ・株式会社クレイジー・ティブィ ・株式会社シダックス ・株式会社ジャニーズ事務所 ・株式会社東武ホテルマネジメント
再開発事業者	・東急不動産株式会社
大学	・国士舘大学理工学部 准教授 西村亮彦

【オブザーバー】

- **東京商工会議所渋谷支部**
- **一般社団法人渋谷再開発協会**
- **一般財団法人渋谷区観光協会**
- **一般社団法人渋谷未来デザイン**

これまで

SHIBUYA KOEN-DORI

商店街にて様々な活動を実施
エリマネ委員会での検討

魅力溢れる国際都市に
ふさわしい歩行者空間へ

2022年度～

国土交通省

官民連携まちなか
再生推進事業

採択

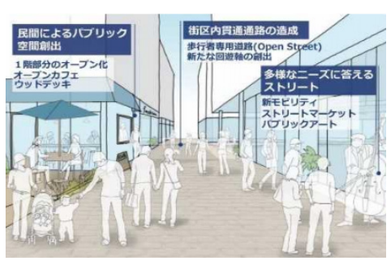
【補助金（2-3年間）】
①プラットフォームの構築・形成、運営に関わる費用の補助
②実証実験・未来ビジョン等の策定 データ収集分析、専門人材、勉強会等の各種活動の補助

関連行政、交通事業者、企業など様々な団体と連携した検討が可能に

活動の拡大
持続可能なエリアマネジメント

将来

様々な社会実験を通じて
自立・自走型の
プラットフォーム構築を目指す



※先行地区の例

1）渋谷公園通りエリアについて

上位計画である「渋谷区まちづくりマスタープラン」、及び「神南・宇田川周辺地域まちづくり指針」において、広域的にウォーカブルシティを目指す中で、本エリアでは、様々な人が集う職住遊を融合させたまちづくりに取り組んでいます。公園通りを中心に、東は神宮通り～ファイヤー通り、西は井の頭通り～無国籍通りといった個性溢れるストリートが、渋谷駅と代々木公園を繋いでおり、ウォーカブルシティ実現に向け、より有機的な連携が求められています。
本エリア内には、主要ストリートに隣接して、多種多様な公共空間（代々木公園イベント広場、シビルガーデン、北谷公園、岸記念体育館跡地（都有地、公園化予定）、再開発による公開空地（渋谷パルコ前など））が存在するため、エリア全体で一体的な利活用を検討することで、更なる街の価値向上が期待できます。
日本を代表する代々木公園に通じる「渋谷からの正面玄関ルート」として、公園の持つ「緑や憩いの環境」が渋谷中心街の「多様性」と融合する、先進的なエリアマネジメントモデルを構築したいと考えています。
コロナ禍での来街者減少への対応、屋外空間も活用した三密対策の必要性も踏まえ、渋谷区をはじめ関係諸団体と連携し、アフターコロナを踏まえた、公園や広場空間と街が融合した新たなまちづくりの実現を目指しています。

メインストリート「公園通り」

歩道上のにぎわい

PARCO前

プチ公園通り

北谷公園

無国籍通り

代々木公園けやき並木

シスコ坂

2）エリアの課題

渋谷公園通りエリアは上述のような高いポテンシャルを有するエリアである一方、以下に示すように様々な課題を抱えていることから、課題解決に向けた各種施策が望まれています。

●多種多様な人々や企業、団体などが数多く存在しているが、それらの繋がりの不足から、それらの共通認識として描くまちづくりの将来像やビジョンがない。

●個性豊かな店舗が数多く存在し、独特の文化を持ったストリートを形成している一方で、来街者が憩い、集うことのできる公共的な空間や滞留施設が少なく、本エリアが持つポテンシャルを活かしきれていない。

●東京を代表する大規模な代々木公園を北に有し、地区内には北谷公園などの中小規模な公園が存在しており、これらの緑と、地区内のスリートとが連携することで、憩いや集いを大いに期待できる。しかしながら、これらの連携が弱く、ポテンシャルを発揮できていない。

●個性を持ち合わせた街が混在し、世界的にも有数の魅力溢れるエリアを形成しているが、自動車中心の道路設計や、大型車両の通行、また業務用車両の荷捌駐車などによる歩行空間の阻害により、それぞれの街やストリート同士の関連性に物理的な影響を及ぼしている。

●80～90年代のストリート文化に代表されるように、旧来、文化の発信地として認知され、愛されてきたエリアであったが、時代の変遷や、駅前の大規模再開発による人流の変化、またコロナ禍におけるEコマースの爆発的な発展により、相対的に文化発信力が弱まり、街の特有の文化が寂れつつある。

●クリエイティブコンテンツ（先端企業やデザイン系専門学校等）が数多く存在するエリアであり、それらが地域資源として認知されてきたが、それらがクリエイティブを表現し、発揮できる場所が少なく、まちの空間づくりに活かしきれていない。

●先にも挙げたように、様々な文化や新進気鋭のクリエイティブの発信・表現の拠点となる土壌が存在しているエリアではあるものの、5Gなどに代表される新世代のコミュニケーションツールの整備が不十分であり、来街者がこれらに触れる機会を逸している。

3）まちづくりの方向性

エリアの現状や課題を踏まえ、本エリアは「人が憩い・集う歩行者中心の街に変えていく」をまちの将来像として設定しています。具体的には、以下に掲げるような方針に沿って、より具体的な将来像を未来ビジョンとして作成・共有し、将来像の実現を目指していくことになります。

1. 代々木公園や公園通りの緑と個性的な路地と都市環境が調和し、憩いを育む街づくり
2. 繁華性の高い渋谷駅前と代々木公園をつなぐ玄関口としての環境が融合した個性豊かな街
3. 働く人・学ぶ人・住む人・訪れる人にとって、快適でホスピタリティあふれて楽しめる街
4. 愛着と親近感をもち、みんなで防災・防犯に取り組む安心・安全な街
5. 文化・芸術・先端技術など、多様な資源を発掘し、育て 、未来を創造する街
6. 公共空間を活用した魅力的でにぎわいのあるまち、公共空間の「シェアードスペース（モール）」化
7. 自立自走型のエリアマネジメント

渋谷公園通り協議会：オール公園通りのエリアプラットフォーム

地域団体
- 渋谷公園通商店街振興組合
- 神南宇田川町会
- 地権者等

行政等
- 渋谷区
- 警察署、消防署
- 公園管理者（代々木・北谷）

事業者等
- 大型施設事業者/開発事業者
- メディア・創造産業事業者
- バス運営事業者（京王バス）

公園通りを『憩う・集う・歩行者中心の街』に！

- ストリート文化（回遊性を楽しむヒューマンスケールの街）の先駆け ▷アップデート！
- 季節の花が咲き誇り、緑溢れる上質な街
- 新しいことを受け入れる、文化を発信する街
- 代々木公園／坂道の景観など、立地地形を生かした特色のある街
- 住むひと／集うひと／働くひとが等しくON/OFFかかわらず楽しめる街
- マルシェや大道芸など、楽しさ溢れる街
- NHK／代々木公園と連携しユニークで大掛かりにイベントを開催する街（＝収益化）

4）まちづくりの戦略

今後、「多種多様な人が憩い・集う歩行者中心の街」を目指し、歩車共存・歩行者優先の道路空間再編、AI・デジタル技術も活用しながら幅広い事業者を巻き込んだ公共空間の利活用、芸術文化の産業振興と健康増進、市民参加による花と緑の育成保全等、持続的なまちづくりとエリア価値の向上の3つの戦略に取り組んでいきます。

戦略1：多主体協働による公共空間の「シェアードスペース」化戦略

「フラワーフェスティバル」や「JINNAN MARKET」、「青の洞窟」等のこれまで行っていたイベントで培われた知見を土台として、車道の一部に交通規制をかけた上で、新たなストリートカルチャーにつながるMIXイベントやコンテンツ、マルシェやオープンカフェ等を実施し、実証実験を行っていきます。当該実証実験を通して、歩行者の安全対策、沿道や裏路地の賑わい創出と日常とが共存するまちづくりを目指します。また、将来的にはこれらのイベントと並行して渋谷未来デザインが推進する「SMILEプロジェクト」等の実証実験の場として会場を提供するなど、多種多様な事業者を巻き込みながら自立自走のマネジメントを目指していきます。

駅周辺エリアに不足する大型バスの乗降場を神宮通り沿いに設置する社会実験も検討しており、滞留行動の促進や歩行者の回遊性の向上、エリアマネジメント活動のための財源拡充、迷惑駐車の減少等の効果が見込まれます。

戦略2：公園と緑をつなぐ憩いのストリート戦略

代々木公園からの緑の連続性、公園の憩いのにじみだしを更に拡大することを目指し、これまで取組んできたフラワーフェスティバルを石原和幸デザイン研究所の協力の下、より進化させ開催します。また、エリア内の緑量の増加などだけではなく、地域住民や来街者など多くの人々が、「公園の憩い」を身近に感じるような滞留空間の充実を目指し、路上空間を活用したオープンカフェやベンチの整備、庭園化などの環境づくりを行っていきます。

これらの活動をまずは社会実験の形で実施し、公園や緑、またそこにある滞留空間で人が感受する憩いを定性・定量的に評価・分析し、多主体協働による新時代のグリーンインフラの実現を目指します。

戦略3：芸術文化の創造戦略

NHKホールやアート・デザイン創造拠点である「シビック・クリエイティブ・ベース東京」等と連携し、公共空間も活用した文化イベントの実施や文化交流の場をつくります。既存イベントの「渋谷芸術祭」・「渋谷音楽祭」、エリア内の文化施設等との連動、公共空間の活用やアートのＮＦＴ化などのデジタルとの融合を図り、アーティストの活躍の場の創造・強化を図ります。また多くのスポーツの聖地である「代々木競技場」に続く公園通りを中心に、スポーツとのふれあいやAR・VRなどのデジタル技術を活用したスポーツイベントなど、健康づくりを啓蒙するイベントにも取組んでいく予定です。以上の施策により、アーティストによる発信の機会、市民の健康、芸術文化ビジネスの促進とそれに伴うエリアマネジメント活動の財源拡充等の効果が期待されます。

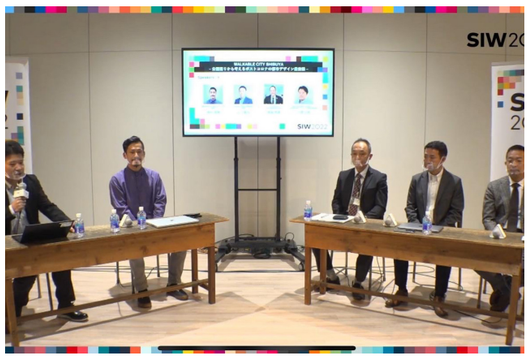
5）これまでの活動実績

■ 2021年度活動内容

・歩行環境・歩行者行動調査：エリア内の歩行環境と歩行者の回遊行動・滞留行動について調査・分析を実施。
・滞留空間創出の実験：道路占用のコロナ特例を活用した仮設の休憩装置の設置、及び植栽帯を活用した半常設のデッキ空間の整備を実施。
・まちづくり講演会：3回開催。Youtubeで動画を配信する等、組合員のみならず一般に対しても啓蒙活動を実施。
・フラワーフェスティバル：5月開催。公園通りの花壇を活用して花で人と街をつなげるイベントを開催。
・青の洞窟：12月開催。例年300万人を超える来場者を迎える冬のイルミネーションイベントを開催。

■ 2022年度活動内容

・交通調査：公園通りの交通規制も視野に入れた社会実験に向けた自動車交通・歩行者通行量の調査を実施。
・渋谷パークアベニューJazz Festival：5月開催。北谷公園でのジャズイベントの開催に合わせ、公園に面する区道での交通規制、仮設什器による滞留空間創出の実証実験を実施。
・フラワーフェスティバル：5月開催。公園通りの花壇を活用し、コンテストを開催するなど花で人と街をつなげるイベントを開催。
・NHK交響楽団路上ライブ：7月開催。公園通りでの演奏会等を通じた公共空間連動型のイベントを開催。
・渋谷音楽祭：10月開催。北谷公園にて、歩行者が足を止めたくなるような目的地としての音楽空間を創出。
・JINNAN MARKET：10月開催。北谷公園および道路の歩行者専用化を行い、フリーマーケットや地域住民向けのイベントを開催。
・SHIBUYA GALAXY SEATS：12月設置。滞留空間の創出と企業とのコラボによる、商店街フラッグと連動した新たな広告事業のスキームを検証。
・青の洞窟：12月開催。例年300万人を超える来場者を迎える冬のイルミネーションイベントを開催。
・シンポジウム・ワークショップ：5～8月、11月、12月開催。国士舘大学まちづくり学系との設計演習ワークショップやSIWなどを通して、街区内外への取組やビジョン検討、構想の発信を強化。



デザインワークショップ報告

1）ワークショップ概要

演習テーマ：渋谷公園通りの未来ビジョン2040

■課題概要

渋谷駅から代々木公園にかけての神南・宇田川エリア一帯は、メインストリートである公園通りを中心に、大小様々なストリートの沿道に個性豊かな店舗や文化創造施設・産業が集積し、80～90年代よりストリート文化発信の地としての賑わいを見せてきました。

2000年代に入り、渋谷駅周辺で「100年に1度」の再開発ラッシュが進むとともに、2020年に始まったコロナ禍で人出が減る中、公園通りエリアではまちなかを回遊する歩行者の数が減少するとともに、空きテナントが急増するなど、まちの生き残りをかけた局面に突入しています。

自然と街を歩きたくなる「ウォーカブルシティ」を目指し、エリア内に集積する文化施設やクリエイティブ産業、多種多様な公共空地、代々木公園のみどり等の地域資源も活かしながら、世界都市・東京を代表するメインストリートのデザインを渋谷の街から提案することを課題としました。

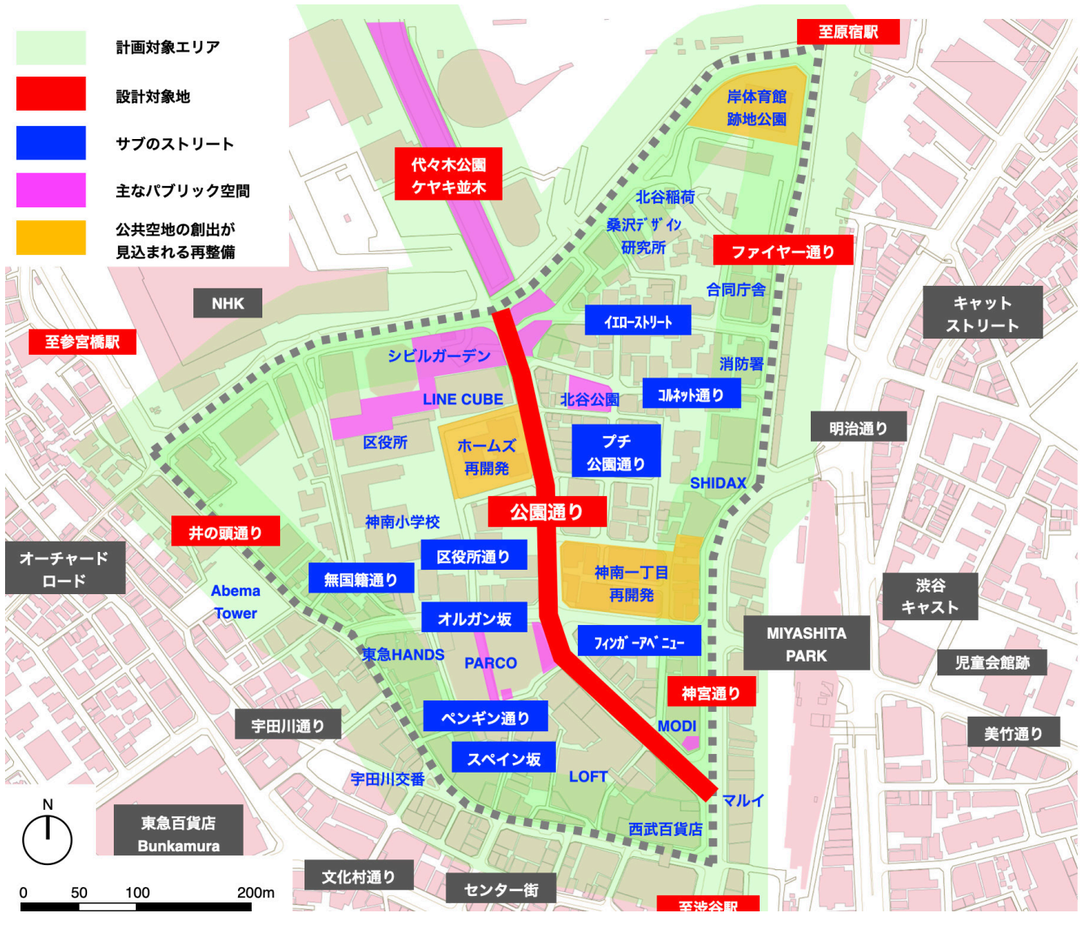
■ 提案する内容

・エリアの全体コンセプト（ビジョンのデザイン）
・公園通りの空間デザイン（空間のデザイン）
・エリアマネジメントのプログラム（事業のデザイン）

■ 提案の条件

・計画範囲：渋谷公園通り協議会の活動エリア
・設計対象地：渋谷公園通り（＋周辺の街路・パブリック空間）
・計画条件：渋谷公園通りと沿道・隣接施設を一体で計画すること
・設計条件：実現可能なプログラムをセットで設計すること
・必須条件：協議会が掲げるまちづくりの方向性を踏まえること

■ 計画・設計の対象地



講師一覧

小野寺 康
小野寺康都市設計事務所 代表

崎谷 浩一郎
EAU 代表取締役

山田 裕貴
Tetor 代表取締役

吉谷 崇
設計領域 代表取締役

上條 慎司
上條・福島都市設計事務所 共同主宰

山口 敬太
京都大学 准教授

御代田 和弘
4FRAMES 代表

伊藤 雅人
日建設計 ラボリーダー

小笹 泉
IN STUDIO 共同主宰

桂 有生
横浜市 都市デザイン室

今 佐和子
国土交通省 関東地方整備局

西村 亮彦
国士舘大学 准教授

小澤 広倫
東急不動産 統括部長

末 祐介
中央復建コンサルタンツ

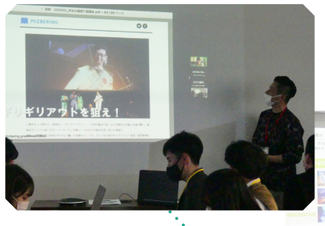
プログラム

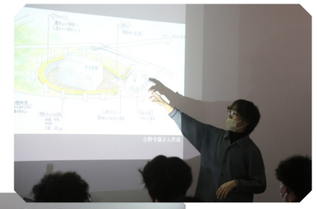
	3月4日(土)	3月5日(日)	3月11日(土)	3月12日(日)	3月18日(土)	3月19日(日)	3月25日(土)	3月26日(日)
9:00		9:00-11:00 レクチャー 吉谷・伊藤	9:00-11:00 レクチャー 御代田・山田			9:00-11:00 レクチャー 末・西村		
10:00								
11:00		11:10-12:40 エスキス 吉谷・伊藤	11:10-12:40 エスキス 御代田・山田			11:00-12:40 エスキス 末・西村		
12:00		昼休憩	昼休憩			昼休憩		
13:00				SLOTH 開放 作業日	SLOTH 開放 作業日		SLOTH 開放 作業日	
14:00	14:00-15:00 ガイダンス 西村	13:30-15:30 レクチャー 小笹・上條	13:30-15:30 レクチャー 山口・崎谷			13:30-15:30 レクチャー 桂・小野寺		14:30-16:30 趣旨説明 振り返り 各チーム発表
15:00	15:00-16:00 グループワーク	15:30-17:10 エスキス 小笹・上條	15:30-17:10 エスキス 山口・崎谷			15:30-17:10 エスキス 桂・小野寺		
16:00	16:00-17:30 レクチャー 今・小澤							16:30-18:30 講評 トークセッション 表彰・閉会
17:00		17:10-18:30 グループワーク 振り返り	17:10-18:30 グループワーク 振り返り			17:10-18:30 グループワーク 振り返り		
18:00	17:30-18:30 グループワーク							
	懇親会		懇親会					懇親会

会場の様子

3月4日
キックオフ
KICK OFF

3月5日
1日目
DAY 1





3 月 11 日
2 日目

DAY 2

3 月 19 日
3 日目

DAY 3

作業風景

Working view

3 月 26 日
講評会・トークセッション

Critiques and Talk Session

本ワークショップの振り返り

■ デザインワークショップの経緯

渋谷公園通商店街を中心にエリアマネジメントの展開を目指す渋谷公園通りエリアでは、2021年に官民連携のエリアプラットフォームが立ち上がり、2022年度の官民連携まちなか再生推進事業に採択されたことで、ウォーカブルなまちづくりが本格始動しました。協議会では、自律自走のエリアプラットフォームを構築するとともに、街の将来像を描いた未来ビジョンを策定することが急務となりました。

そこで、渋谷公園通り協議会として目指すべき「ウォーカブルシティ」とはどのようなものなのか、協議会メンバーが具体的な空間イメージを共有するための一つの手法として、今回デザインワークショップを開催しました。これまで、各種リサーチや中小規模の社会実験を通じて、街の課題や目指すべき方向性は概ね共有できてはいるものの、それが実際の空間においてどのように解決・実装されるのか、協議会として議論を深める必要がありました。

駅周辺の再開発をはじめ、渋谷の街の機能が大きく変貌し、「渋谷はもはや若者の街ではなくオジサンの街になった」などと揶揄されることも多い中、いま一度若者の目線から公園通りを軸に広がる神南・宇田川の街のあり方を考えることを検討しました。そこで、全国から学生から35歳までの社会人を一般公募で募ったところ、45名もの応募が集まりました。

応募者の属性は実に多様で、北は福井県から南は福岡県まで、全国各地から土木、建築、都市、ランドスケープ、プロダクト等のデザインを志す若者たちから応募がありました。全応募者の中からコンペや設計演習、ワークショップ等、デザインの経験値が比較的高いと考えられる28名を選考した上で、専門性や経験値のバランスも考慮しながら5〜6名から構成される5つのチームを編成しました。

■ 協働によるデザインの効果

私が学生の頃、GROUNDSCAPE DESIGN WORKSHOPというデザインワークショップがありました。内容は、所属や専門の異なる学生が集まり、チーム戦で1週間かけて東京駅から皇居前にかけての行幸通りのデザインを提案するというものでした。このワークショップに参加した経験が、現在の私のまちづくりの一つの原点となっていることから、渋谷公園通りエリアの未来ビジョン策定をこのような若者による協働と学びの場として活用してはどうかと考えた次第です。

今回のデザインワークショップの最大の特徴は、協働によるデザインです。5つのチームには、それぞれコンサルタント・学識経験者がチューターとして配属され、専門的な見地からアドバイスを行うとともに、協議会メンバーも各チームの議論の輪に加わることで、若い参加者の学生らと地域関係者、まちづくりの専門家による協働が実現しました。ワークショップの成果が「絵に描いた餅」ではなく、可能性や期待感・現実味を帯びた提案に近づけるための工夫でもあります。

また、各チームとも年齢、専門性、経験値のそれぞれ異なるメンバーが集まることで、異分野間のコラボレーションならではのアイデアや、一人では到達できない深みのある提案などが多数見受けられました。ハーバード・ビジネススクールのLee Flemming准教授によると、メンバーの多様性が高いと集合知によるイノベーションのブレークスルーが発生する可能性が高くなると言われていますが、今回のデザインワークショップでも多様な参加者の交流によるシナジー効果が色々な場面で感じられました。

■ ワークショップのプログラム

今回、1ヶ月弱という短い期間の中で、総勢14名に及ぶ専門家によるゲストレクチャーとエスキスを1週間おきに開催する非常にタイトなプログラムを編成しました。講師には、最前線で活躍中のデザイナーやコンサルタントに加えて、国土交通省でウォーカブル施策を推進中の今 佐和子氏にもご登壇頂きました。レクチャーでは各講師が自身の豊富な知識と経験に基づきながら、設計論やデザインプロセス、マネジメントのあり方、国内外の最新動向など、提案のヒントを多岐にわたって提供しました。

また、毎回講義の後に講師によるエスキスを実施し、全てのチームが全ての講師からアドバイスを得られるプログラムとしました。エリアのスタディから提案のコンセプト、エリアのプランニング、空間のデザイン、マネジメントのプログラムまで、デザインプロセスの往復を通じた提案の見直しを何度も繰り返し、各チームとも一気通貫の提案となることを目指しました。

ワークショップの最終日には最終講評会を開催し、各チームのプレゼンテーションを踏まえて、講師陣による講評を行いました。各チームの色が出た個性的な提案が出揃い、講評会では白熱した議論が繰り広げられました。なお、協議会のコアメンバーは、レクチャーからエスキス、最終講評会に至る全てのプログラムに参加しており、協議会としての知識や意識の向上という面でも大きな効果がありました。

■ ワークショップの成果

本デザインワークショップの一番の成果は、ワークショップ参加者から協議会メンバー、講師・チューターまで、多種多様な人材が交わった結果として、エリアの未来ビジョン策定に向けた議論の叩き台が出来上がったということだと考えています。各チームの提案内容やコンセプトはそれぞれ異なるものの、周辺地域も含めたエリアの環境や地形、街路ネットワークや沿道の土地利用をはじめとするエリアの特徴を解像度高く読み込んだことで、エリアのポテンシャルを再認識するとともに、そのポテンシャルを活かすためのデザインアイデアを多数得ることができました。

今回、全国から集まってくれた参加者の皆様には、非常にタイトなプログラムを最後までやり抜いて頂きありがとうございました。また、多忙な中、レクチャーからエスキス、講評までご参加頂いた講師の皆様、各チームに伴走して頂いたチューターの皆様、ワークショップを運営して頂いた事務局の皆様には、この場を借りて改めて御礼申し上げます。

渋谷公園通り協議会 理事
国士舘大学 理工学部 准教授
西村 亮彦

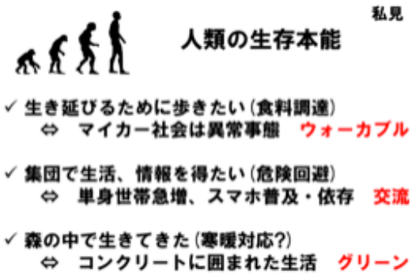
2）講師レクチャー概要

なぜウォーカブルが求められているのか

今 佐和子 氏
国土交通省 関東地方整備局
都市整備課長

ウォーカブルって何？
「道路(road)」は都市間を結ぶ道(＋街路も含む総合的な概念)で、「街路(street)」は都市の中の道のことをいう。日本の都市空間の４割近くを街路が占めており、この街路が変わると世界が変わると言われるほど街路のあり様はインパクトが大きい。
戦後、日本の道は自動車交通量を基準に造られてきた。その結果、環状道路が整備された街などでは、まちなかの交通量は減少傾向にあり、それによって街路空間の再構築・利活用がされるようになった。世界のウォークシフトはより進んでおり、ニューヨーク、パリ、ストラスブールなどで車から公共交通と人への街の変革が日本より30～40年早くから進んでおり、現在素敵な街が広がっている。

なぜクルマ⇨人？？
日本では、「地域活性化・賑わいづくり」と言われることが多い。自動車での移動は都市の面積を使いすぎているので賑わいにつながらない。加えて、「人間らしい暮らし」をするために車から人への転換が求められているのではないかと考える。
また、ホモサピエンスが誕生したのが約20万年前、そのうち19万年間は狩猟して暮らしてきた。1万年前から農耕をするようになり、工業化した都市で暮らすようになった期間はごく短い。その人類の進化の過程で得た生存本能として、歩かないと生きていけない、集団で情報を得ていきたい、緑を求めているといったことがあり、都市環境としてもそのような環境を意識していく必要があると考えている。



どんな街なら歩きたくなる？
「ウォーカブル」とは「歩きたくなる」という意味と考える。「歩きたくなる街」の要素としては、「安心して歩ける。歩いていて危なくない」、「歩いていて楽しくなるような小さなお店たち。」、「沿道の建物の壁面がアクティブである。」、「気軽に休める椅子やベンチがあること」、「オシャレな人が歩いていること。」、「何かやっているかもという期待感」などが考えられるが、「挨拶がある。ばったり出会える。交流がある。」ということが一番と考えている。これは人それぞれなので、皆が考えてWSを進めて欲しい。なぜ道路でそのようなことをやっていく必要があるかというと、「街路は誰もがアクセスできる最も基礎的な公共空間」であり、都市の機能をそぎ落としていった際に最後まで残るのが「交流」だからと考える。そのため、まちづくりを考える時に交流が生まれることを意識して取り組んでいる。

与えられた制約のなかで精一杯、いい空間を作ろうとする努力
関係機関協議の結果、設置しなければならなくなったカラーコーンも良い仕掛けになるようなものを作ろうとするなど、いろんな町で様々な努力が見られるようになってきており良いことだと感じている。
公共空間を見直そうという動きが全国で広がっている。既にあった歩行者空間をさらに使ってもらえるように、交流が生まれるようにという社会実験が佐久市、仙台市、丸の内などで取り組まれている。
このような取り組みが関東でも広まってきているが、西日本では、松山市、大阪市などで取り組みが進んでおり、西からウォークシフトの波がどんどん広まっているので、東日本も頑張りましょう。
ギリギリアウトのところを狙っていくことが必要。本当にアウトはダメだが、誰も困らないようなギリギリアウトであれば、そこを狙うような心持で動いていくとできる範囲がどんどん広がっていくということを大阪の大正区長が言っていて、それを常に意識して仕事をしている。皆さんもちょっと攻めながら考えて動いていく意識を持って貰いたい。

東急不動産の広域渋谷圏における取り組み

小澤 広倫 氏
東急不動産株式会社 都市事業ユニット
渋谷開発本部 プロジェクト推進部

『グレーター渋谷』まちづくり戦略
東急グループでは、渋谷駅を中心に半径約2.5km圏内を「広域渋谷圏(Greater SHIBUYA)」と定義。原宿・代官山など個性豊かな街が集まるエリアで、より自分らしく、楽しく快適に過ごせる「渋谷型都市ライフ」の実現を目指しています。
広域渋谷圏は、東京駅を中心とした半径2.5kmなどと比較しても、圧倒的に住宅が多いエリアのため、ビジネス街や遊び場としての性格だけではなく、暮らす場所も融合したまちづくりをしていくことが、アフターコロナの時代におけるトレンドとも合致する、渋谷だからこその最先端のまちづくりが可能だと考えています。

神南一丁目地区第一種市街地再開発事業
渋谷PARCOの向かいに位置する勤労福祉会館および都営住宅は老朽化していますが、渋谷駅、代々木公園や渋谷公園通り、プチ公園通りなど、それぞれ強い個性を持った街並みや、賑わい、活気などを結ぶ、街の重要な結節であるため、近隣施設も含めた再開発事業を検討しています。
現在、勤労福祉会館の東側にある道路はプチ公園通りにつながる坂のへび道となっており、歩車分離もなされていません。また、公園通りと神宮通りをつなぐ東西の道路も整備されていない状況です。
そのため、再開発街区内での東西貫通通路と南北貫通通路の整備で、歩行者ネットワークの形成を図るとともに、渋谷公園通りに面して建物セットバックを行うことで、渋谷公園通りの賑わいを誘引し、受止める滞留空間の創出を検討しています。

公園通り西地区再開発事業
当該地区には、マンション、渋谷公会堂、渋谷区役所、神南小学校など様々な機能が詰まっていますが、渋谷区役所が公園通りから奥まった場所に位置している、マンションの老朽化、小学校の機能改善など、いくつかの問題を抱えていました。そのため、マンションの建て替えだけではなく、小学校の建て替え再整備とあわせて市街地再開発事業として行うことで、ランドスケープの一体的な処理のもと、公共的、防災的な広場空間を創出することを考えています。

公共空間へのアプローチ

吉谷 崇 氏
株式会社 設計領域 代表取締役

境界を越える

パブリックスペースのデザインには一般的に構想→計画→設計→施工→維持管理というプロセスが異なる発注者の事業ごとに同時期または別時期に存在します。そのため、個別事業の総体がパブリックスペースであるにも関わらず、事業ごとの境界が存在することになります。そしてだからこそ、境界の少し先を含む、単体のデザインを超えた都市/地域のデザインが求められています。

例えば、2014年の長崎駅舎および駅前広場等のデザイン基本計画プロポーザルでは、駅の先に港がつながる世界的にも珍しい立地であることを生かせる、海に開けた終端駅のデザインを提案しました。その実現のため、長崎駅と港との間に新たに整備が予定されていた長崎県庁と警察署についても、提案範囲は越えますが、駅と港の眺望軸を害さない整備となるよう、整備主体や設計会社と基本計画の共有を行うことで、まちと駅の「空間」と「時間」をつないでいます。

ストリートのまち渋谷

渋谷は現在様々な整備を行い、強い中心としての駅を作ろうとしています。しかし、その駅への集中に対してどのように周縁をなすかが問われている、それこそが渋谷のまちづくりであると感じています。

駅への集中が進む一方で、改めて渋谷を歩いてみるとストリートのまちであると思いました。建築物は耐用年数があるため残りませんが、道は記憶に残り、都市の構造として非常に核をなします。だからこそ、あるエリアを捉えようとしたときに、道がどのような役割を果たしているかを理解することが重要であり、例えば道でヨガをやるなど、道を空間として使用することも考えられますが、ぜひ都市の構造から道の意味を考えてほしいと思います。

使いこなしを日常に定着させる

これまでの作っておわり、という公共事業の反省として、「つかう」プロセスと「つくる」プロセスを同時に様々な手法を試しているのが、現在の公民連携や公共デザインの主流です。空間だけでは人は集まらず、ただ空間がなければ人は集まりません。例えば、松山の花園町通りは元々6車線道路・路面電車・車道という構成で、歩行者空間は放置自転車と古いアーケードに覆われ、副道は沿道店舗の荷捌きなど雑然として使われるなど、通りは移動のためのみの場所となっていました。そのため道路空間を再配分し、歩行者空間を拡充して、通りを公と私の混ざり合う「街の庭」とすることを考え、通りに移動と活動が共存するデザインの検討を行いました。

そのデザインの検証として、交通実験と空間活用実験を実施し、社会実験は沿道店舗の協力もあり盛況で、イベントをやれば人は集まることが分かりました。また一方で、イベントだけでは街は変わらないとも実感しました。そのため、非日常のイベントではなく、常設の設えとして通りの整備を行い、そして整備後も社会実験等で使用したしつらえを常設するなど、使いこなしを日常に定着させるしくみと仕掛けを行っています。

花園町通りは二つの強い核となる施設を行き来させるだけでできる通りではありません。そのため、もともと沿道にあった飲食店に加えて、通りそのものを目的地化させる必要がありました。一方、渋谷公園通りは元々コンサートの殿堂である渋谷公会堂という強い集客施設が坂の上にあることで、人流を生み出していたという歴史があります。花園町通りとはデザインも規模も異なりますが、今後は渋谷公園通りも通りそのものに何かできるか、どう使いこなせるかが重要だと考えています。

©Shuhei Miyahata

都市デザインと公共空間

伊藤 雅人 氏
株式会社 日建設計 都市・社会基盤部門
パブリックアセットラボ

MIYASHITA PARK

元々の宮下公園は都市計画駐車場の上にあり、施設の老朽化や樹木の巨大化などで、暗く利用者が限られる空間となっていました。そのため、立体都市公園制度を適用し、商業施設の上に公園を設ける形で再整備が行われました。このプロジェクトは賛否両論あり、例えば本当に公園を商業施設の上に配置してよいのか、や路上生活者の排除という議論が存在しました。しかし、このまま放っておいても絶対に良い空間にはならない、民間の力を使って解く必要があり、そのときにデザインとしてどのように解きほぐしていけるのかを考えていました。

最も初期に議論していたのが、商業施設と公園の関わりについてです。単純に商業施設の上に公園とすると、街と公園とが商業施設で分断されてしまいます。そのため、商業施設階も公園的な空間としてデザインすることで、建物に入るときから公園に入るような気持ちになれることを目指しました。その解の一つとして、公園だけでなく施設全体が緑の天蓋で覆われるように、アーチ状のフレームキャノピーをつくりました。従前は樹木の根が大きなってしまったことが問題であったため、なるべく大きな樹木を置かずフラットにしようと考え、キャノピーを登攀するグリーンを配すことで、日差しを避ける緑陰を確保し、キャノピー自体も公園のアイコンになるようにしました。また、商業施設階はアウトモール中心として、リーシングラインを店舗壁面の少し先とすることで、半外部的な空間を生み出しました。これにより、建物外部空間と建築内の通路空間、そして店舗内の境界を無くしています。

このイラストはプロジェクトの構想段階で描いたものです。よく見ると、飛んでいる人と女の人が近くて危ないと思うかもしれませんが、構想を描いている段階だとなかなかそこまで思い至りません。しかし、実際にこの風景を生み出すとなると、この場所のルールをどう決めるのか、「こういうことをやっても大丈夫だよ」という空気感をどのように醸成するのかを考えなくてはなりません。このプロジェクトは計画に携わりながら、運営の必要性を感じるきっかけになりました。

渋谷区立北谷公園

北谷公園が位置する神南は、セレクトショップが集積するまちとして知られますが、近年その数が減少しており、歩いて買い物に来る人が減りつつありました。北谷公園自体も従前駐輪場や駐バイク場に大半を占められ、鬱蒼とした木々で周辺から取り残されたようになっていたため、Park-PFI公募が実施され、公園の再整備をきっかけに、上記課題を抱えるまちを活性化すること、そのためのエリアマネジメントの実施が渋谷区からも強く求められました。

事業スキームとしては、ブルーボトルコーヒーが入居する公募対象公園施設は民間所有、その他の公園部分（特定公園施設）は渋谷区所有の公園となります。日建設計は建築・ランドスケープの基本設計・デザイン監修を行うと共に、しぶきたパートナーズ（特定公園施設の指定管理者）の構成員として、公園の運営管理を実施しています。

神南エリアの現状を分析すると、クリエイティブな地域プレイヤーも豊富に存在することが判明しました。そのため、公園をこれから色がつく真っ白なキャンバスと見立て、JINNAN CANVASというコンセプトを提案し、多様な地域プレイヤーがいる神南エリアだからこそ、それらの人々が自由に公園を自らの活動の場、発信のための場とすることでエリアの魅力を高めることを目標としました。

設計においては、地形を活かし複数の異なる性格をもった5つの広場空間を設置することで、運営でイベントを行うことも考慮し、広場の組合せで様々なコンテンツに対応できるようにすると同時に、日常の居場所も創出しました。また、開口率を高め視線の通る植栽とすることで、周辺からのアクセスがしやすく、見通しの良い明るい公園に生まれ変わらせました。

運営においては、周辺の地域プレイヤーと連携しながら様々な取組を行っています。例えば、セレクトショップの数が減少しつつある神南エリアにおいて、「公園がセレクトショップになる」と題して、地域のファッション業界関係者とともにつくるマーケットイベントJINNAN MARKETを実施しています。また、公共空間の「管理者」と「活用したい人」をつなぐシステムYOUR PARKを実装し、現地に設置するQRコードでイベントや出店などで場所を活用したい人に、管理者の連絡先やその場所でやっていいこと、ルールなどの情報を提供し、あらゆる人が「自分の場所」としてまちなかを使えるようになることを目指しています。

コンセプトが描かれるまで

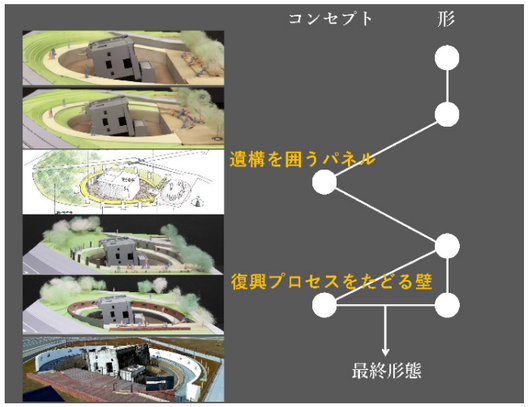
上條 慎司 氏
株式会社 上條・福島都市設計事務所
共同主宰

都市設計におけるコンセプトメイキング ー女川町震災復興事業ー

女川町の震災遺構である被災交番をどう残していくか、機能が明快ではない場所のデザインを検討しました。

そこでは、まずは模型で形を検討し、作った模型をもとにワークショップで議論するというプロセスをたどりました。ワークショップでは、学生から「復興のプロセスを遺構の周りに設けてほしい」「人生180°変わったシアター」「近くの病院の2階天井まで津波が来た、その説明を指さして語るのではないか」等の意見・アイデアが生まれ、それがコンセプトを決める手がかりとなりました。

必ずしもコンセプトがあって形がでてくるわけではなく、形を考えながらコンセプトが決まっていくことがよくあります。

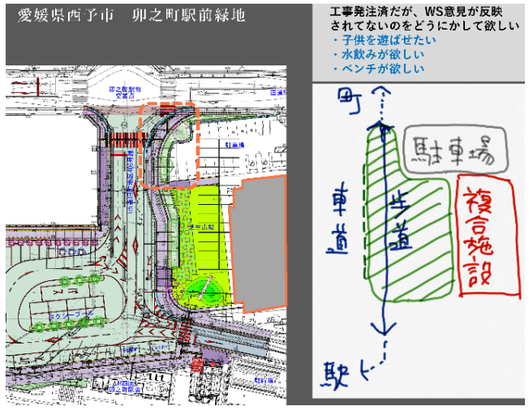


広場の設計 ー愛媛県西予市卯之町駅前緑地ー

愛媛県西予市の事例では、詳細な図面の大枠が決まっている中でワークショップで出た住民意見を反映させていく、駅前の広場の設計を実施しました。

当初検討案をダイアグラムで表現すると、広場の緑地が歩行者動線に取り込まれていませんでした。そこで、最初に緑地を歩道まで広げていくというダイアグラムを施主に提示しましたが、大幅な更新は難しいとの回答がありました。その後、駅やまちからの動線を修正し、広場に領域性を持たせることで、大幅な更新をせずに課題を解消することができました。

まずはダイアグラムで抽象的な思考を整理することで議論を展開し、空間構成や具体的な形を検討していきました。

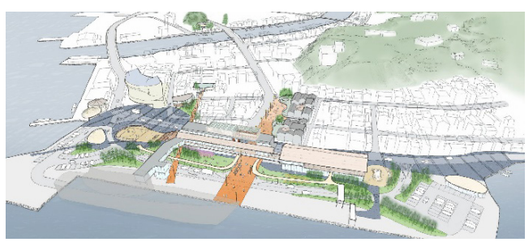


戦略の設計 ー島根県隠岐の島町西郷港周辺地区ー

島根県隠岐の島町西郷港周辺地区のデザインでは、提案内容が自由であるため「何を提案するか」から考えていきました。

資料調査や現地踏査より、敷地内外の資源・資産の魅力や課題を模索しました。それと並行して、ラフスケッチやダイアグラムを作成し、そこから空間構成を模索していきました。デザインを考える際は、敷地内の課題解決だけではなく、敷地外の資源・資産の魅力を引き立てるということや、敷地が周辺の地域にどう波及し得るかを考えていきました。

トータルデザインの検討においては、設計の手がかりと空間構成との整合性を確認することが重要です。その際に、異なる専門分野や思想を持ったメンバーでのグループワークであることがより重要になってきます。本ワークショップでの活発な議論を期待しています。



設計の進め方・世界の見方

小笹 泉 氏
IN STUDIO 共同主宰

コンセプト・構成

■コンセプト

「コンセプト」は様々な捉え方があるマジックワードだが、「設計の射程」と「設計の対象」と捉えることができる。「設計の射程」とは、敷地内だけで考えるのか、敷地外も考えたうえで敷地内で設計するかといったように、おせっかいにどこまで風呂敷を広げるかということ。「設計の対象」とは、物理的・ユーザー・環境に対してなど、どこまでを包摂するか。例えば、公園ではいろいろな使い方が考えられるが、どこまでを許容するかといったこと。

■構成

「構成」も様々なところで使われるが、「立体構成」、「空間構成」、「関係構成」の3つにわけると分かりやすい。「立体構成」は最後に手段として形を作ること。その前にあるのが「空間構成」で、例えば駅から歩道橋を通ってヒカリエにつなげるなど、見た目のつなげ方で具体的に設計できるもの。「関係構成」は、人がいられる場所を作ることが目的であれば、どうしたら人がいられるのかという関係や状況を作っていくこと。

立体構成に行くほど図面にできる。関係構成に行くほど図面にできなくてパワポで表現していく。

最終的には関係構成だが、それを支えるためには空間構成・立体構成が必要。この3つの行き来が重要でそれをデザインの開始から最後まで考え続けることができれば良いものになっていく。

鳥の目・虫の目

鳥の目は調べればわかること、虫の目は実空間を歩かないと分からないこと。どちらが正義ではなく両方やらないといけないのがデザイナーの大変なところである。

別の見方をすると、鳥の目は全体の計画・分析を示しており、様々な部分に指示を与えるもの。虫の目は部分部分を観察してそこから全体を仮説したりする。鳥の目が偉くて虫の目がそうでないのではなく、虫の目から提案していくことができる。

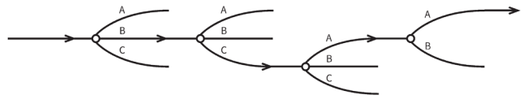
都市空間は誰が生産しているのかという視点では、道路を作ったりしている人だけではなく、使っている人が空間を作っているという側面がある。

私たちは都市をどのように見ているのか、プランナー・建築の人、都市を勉強している人・勉強し終えた人、ツーリスト・住人のそれぞれの見方がある。都市を観察する力が育つと都市をデザインができるようになり、デザインができるようになると、都市を観察することもできる。これを完成する人はおらず、このループを続けていくしかない。

設計プロセス

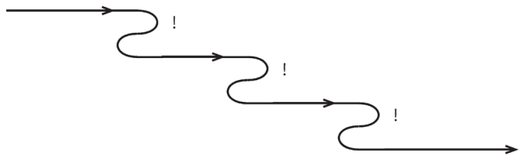
■決断の連続

設計を始めると、例えば、敷地をどうするかといった選択肢にあたる。どれかを選択して先に進むと次にどんな造作を作るかといった選択肢にあたる。それを決めると次に材料はどうするかといった選択肢にあたる。決めないと次に行けないし、決めると次に行くことができる。当たり前のことであるが、この決断の連続ができたら独立できる。



■行ったり来たり

決められないときのやり方として、やってみて良くなさそうと思ったら少しだけ戻ることをしてみる。そうするとブレイクスルーできることがある。行かずに悩んでいたら時間だけが経つので、決断の連続のために少し進んで少し戻ることを繰り返すことで正解に近いものに行きつく。

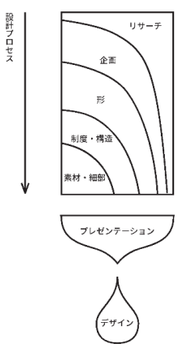


■段階と統合

設計のプロセスの中で、最初にリサーチをする。そのうちに、リサーチは絞っていき企画をする。企画をするとリサーチがはかどる側面もあるので、どこかでリサーチを切って企画を始めてみる。次に形を作る。最初はダサいものかも知れないが、たたき台を出した人が絶対に偉いので勇気をもってやって欲しい。次に制度や構造の詰めをする。最初から制度から入るとできないことが見えてしまうので、後から考える方が良い。最後の最後に素材や細部を考えていく。

そして、それをプレゼンテーションする。いろいろ考えてもプレゼンテーションできないと何もやっていないことになるのでプレゼンテーションが重要である。それでようやくデザインになる。

各プロセスを終えてから次に進むやり方では、前のプロセスを否定できないことになるため、デザインとしては最悪の進め方になることもある。



コンセプトからデザインへ

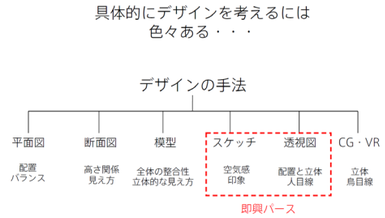
山田 裕貴 氏

株式会社 Tetor 代表取締役

空間デザインの手法

コンセプトから空間デザインを検討する手法に定型はなく、人によって思考の癖があります。一人一人異なるステディのプロセスを経ることで、新たなデザインが生まれるのだと思います。

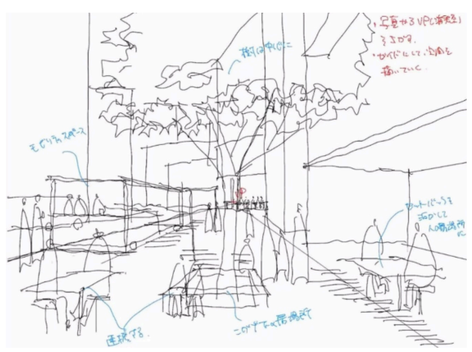
日々の業務の中では、スケッチの透視図の間のような絵を描いて、検討することが多くあります。一つのプロポで20枚程度の絵を描くこともあります。本講義では、即興で渋谷公園通りの絵を描いてみました。



即興パース講座

iPadのソフトを用い、現地写真をトレースした絵をベースに、空間のイメージが分かるコンテンツや添景を描いていきます。初めにVP（消失点）を探し、それをガイドにすることで、スケールアウトすることなく、簡単にパースを描くことができます。この絵を用いることで、「この空間は本当にこれでいいのか」、「もっとこういったものがあった方がいいのではないか」といったように、コミュニケーションのツールにすることができます。

このようにパースを描く際には、ベースとなる写真の画角が重要になります。最後のプレゼン資料で何を伝えたいのかを意識しながら写真を撮ることが重要になります。ぜひ真似をして実践してみてください。



まちを観察すると　まちの必然が見えてくる

まちの息遣いが見えてくる

面積約2,000㎡、高低差約４mの九段坂公園では、多くの歴史的資源が埋もれており、高さ規制によりそれらの位置を変えることができない等、様々な制約条件がありました。現地を歩いてみると、埋もれてしまった歴史的資源を活かし、靖国神社、千鳥ヶ淵、武道館等が存在する北の丸地区の風格を体現し、「風景としてまちに参加させる」ことが重要であることが読み取れました。そこで、既存の構造物を基準とし、見通しと動線を意識した、ヒューマンスケールな段状の造成により、４つの広場を生み出す構成としました。

西仲橋の架け替え計画では、「川が主役」となる橋のあり方を検討しました。橋に付随する水道管等のインフラは、隠しつつ、都市の水辺と橋を利用する人の活動が可視化されるよう、シンプルで温かみのあるルーバーを用いたデザインを採用しました。また、旧橋の石積みや木杭を橋の一部にリユースすることで橋の歴史を継承しつつ新たな橋の日常と融合した新たな風景を創出することができました。

まさに、まちを観察し、まちの必然、まちの息遣いを読み解くことが重要であり、そうすることによって生まれる風景がそこにはあるのだと思います。

インフラデザイン
ー都市とモビリティの未来ー

御代田 和弘 氏

4FRAMES 代表

インフラデザイン

2008年から2013にかけてAXIS誌の編集・連載に携わることが私自身の転機になりました。

下の写真では、駐輪禁止となっている場所ですが、白線にはみ出さないようにきれいに自転車が並んでいます。また、路上に植栽を勝手に設置することは本来であれば違法ですが、周辺住民がまちをきれいにしようという良心でとった行動です。なんでもかんでも禁止するのではなく、モラルのずれを擦り合わせればより良い環境になるのではないかと考えるようになりました。

限定的な空間のデザインである特殊解のデザインではなく、連続する道路・河川空間等の都市基盤とモビリティ等の関わる全ての要素との関係性のデザインである一般解のデザイン＝「インフラデザイン」をしていくことが重要だと考えています。

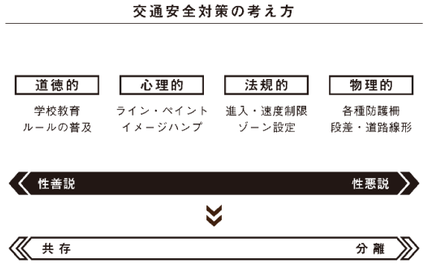
課題を考察する

道路の安全対策をみると、横断抑止柵・ガードレール・ボラード・植栽帯等、普段当たり前に見ているものも、機能を果たせていなかったり、そもそもの必要性に疑問を感じたりするものがみられます。

海外の道路空間をみると、歩車道協会が曖昧であり、シェアドスペースが多くみられます。

交通安全対策の考え方として、性善説に則った「共存」と、性悪説に則った「分離」の二極の考え方があると思います。「共存」の考え方に近いほど道徳的・心理的な方策があり、「分離」の考え方に近いほど法規的・物理的な方策があると思いますが、そのバランスを考えていくことが重要だと考えています。

また、設置されているボラードや路面標示等のデザイン性が低いことも課題だと感じています。安全施策を考える際に、少しでも良いデザインに改善する意識を持つことが重要だと考えています。



新しい概念をつくる

本ワークショップのような新しい概念を考えていく際に重要だと考えている点が3点あります。1点目はモビリティと建築等、空間・要素の領域を超えて考えていくこと、2点目は1つの分野で解決しようとするのではなく全体を統合的に考えること、3点目はできない理由・障壁を考え、理想ではなく現実的な案に落とし込んでいくことです。

概念を実践する

三宿四二〇商店会の活動を例に、新しい概念を実践する際に重要だと考える点を説明します。

商店会の活動の一環で、「三宿あおぞら図書館」や「三宿まちみちフェア」を実施しました。また、三宿エリアの公共空間・まちづくりに関する具体的な問題解決をめざす「SAFE MISHUKU PROJECT」に現在では力を入れています。そこでは、地域のステークホルダーや行政が検討体制に加わっています。また、学生ワークショップや企業と一緒に取り組む「SEEDs PROJECT」も実施しています。

新しい概念を実践する際には、最終的な形の前に現時点でできることを考えること、産官学民の仲間を集めること、実現までの道のりが厳しくても絶対に実現する意識を持つことが重要だと考えています。

産官学民共創イベント ｜ 三宿あおぞら図書館

協力：国士舘大学、昭和女子大学、世田谷区立下馬図書館、世田谷線会主所 街づくり室、世田谷区立平和公園館
協賛：ヤマハ発動機株式会社

エリアビジョンを考える

山口 敬太 氏
京都大学大学院 地球環境学堂 准教授

空間像×マネジメント

「2040年、道路の景色が変わる」。これは、国交省の有志により、2040年の道路の将来像と道路行政が目指す方向性を提案したものです。国交省では、この提案に基づき、2040年に向けた道路行政のロードマップを示しています。ここに示された、道路の将来像を実現するためには、「どのように実現するのか？」、「誰が管理運営するのか？」といったことが大きな課題になります。

近年の空間デザインのアプローチ手法はビジョン先行型といえるような形が主流になってきています。その背景を整理すると、行政だけで空間を整備して終わりではなく、そのあとの使い方、あるいは初期投資も含めて民間の活力を利用するために、うまくマネジメントしていくことができるような空間を整備することが社会的に求められるようになってきていると考えられます。逆にいうと、空間をマネジメントできない場所では、ハード整備もしにくいということだと言えます。そのため、行政としては、シティプロモーションとして、都市整備を活用し、空間整備とマネジメントを両立させるビジネスモデルを構築することが重要と言えます。

道路行政が目指す政策の方向性
（「2040年、道路の景色が変わる」）

- 移動ニーズが変化し、道路の役割がシフトする
- 「行きたくなる、居たくなる道路」へ

- 公園のような道路に人が溢れる。
- 道路は「アメニティ空間」、コミュニティ空間へと変わる。

課題
どのように実現するのか？
誰が管理運営するのか？

人を動かすインパクト

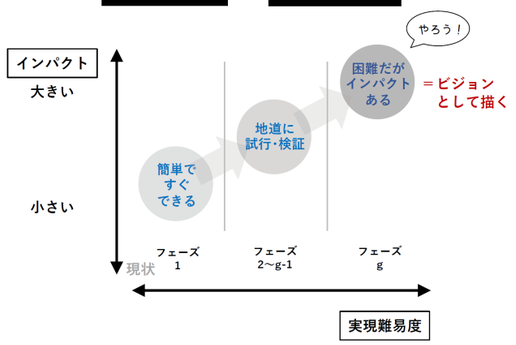
エリアビジョンを検討する時には、「人を動かすインパクト」が非常に重要になります。道路空間の将来像の検討においては、はっとさせるアイデアやイメージにより、変革をいかに演出するか、また、地域ならではのアイデアを用い、納得できるストーリーを紡ぎ出すことにより、本質的な価値を提案することが決め手になります。

そして、そのようなストーリーをつくるためのカギは、表面的に理解することが難しい、まちの人々の認識や価値観のなかにあるため、彼らの関心や課題認識に寄り添うアプローチが必要となります。そのようなアプローチを経ることで、地域の人々の共感を得、さらには、共鳴できるようなストーリーを生み出すことができるのです。

インパクト×実現難易度

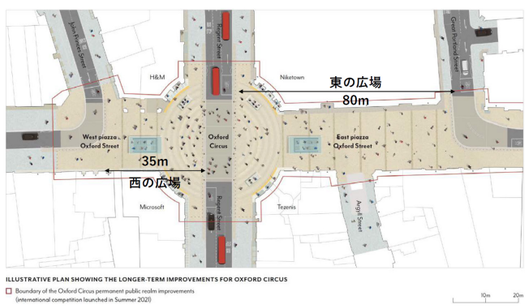
ビジョンの検討の際には、ぜひ「インパクト」と同時に、「実現難易度」についても考慮し、頭を整理してもらえたらと思います。渋谷においても、まさにインパクトと実現難易度の関係性を具体的に検討しておくことが重要だと思います。

具体的には、実現難易度が高く、インパクトも大きいことをビジョンとして描き、共感を得つつ、それを実現するために必要なステップを何段階かのフェーズに分けて逆算的に整理しておくことが重要です。フェーズを整理するにあたっては、ハード・ソフト両面から、取り組むべき行動とアウトカムに応じた次のステップを検討することが重要です。また、道路空間の再編には交通問題の解決が欠かせません。実業務での労力はほとんど交通問題の解決に充てられますが、空間・交通・運営面のすべてにおいて、現実的な解決策とステップを常に整理しておくことが重要と言えます。



渋谷公園通りで考えられそうな方策例

ロンドンのOxford Streetは、メインとなる道路の両隣１ブロックずつを通行止めとし、歩行者空間化することで、インパクトと実現できることの間を摸索した事例となっています。渋谷においても、周辺店舗の特徴に応じ、道路機能と交通機能を再編し、ある特定の区画を広場化するような考え方が応用できるのではないかと考えています。



渋谷公園通りに ローカル・スタンダードを

崎谷 浩一郎 氏
株式会社 EAU 代表取締役

シビレル・エンジニアリング

僕は英語の土木「Civil Engineering」のIとEの間にもう一つLを入れて、CivilL Engineering（シビレル・エンジニアリング）を目指しましょうと言い続け、市民と技術をつなぐ（Link）ような土木のあり方はないものかと模索しています。それを考えるときに重要な感覚として、世界に対する「すげ〜！感動！シビレる〜！」というようなフレッシュな感覚（Sense of wonder）があると思っています。

複眼的思考

EAUのロゴマークは、丸い3つの輪が空中に浮かんでいるところを、上から見たら1つの輪、横から見たら3本線に見えるというものです。これは複眼的思考といって、物事をある一つの方向のみからではなく、別の側面からも見ることで、一見矛盾するような要素から新しい価値や展開を生むという考え方で、僕はこれを大切に日々実践し、これが僕のデザインの源泉になっています。

出島のローカル・スタンダード

一般的な公共事業では設計・施工・供用というフェーズが分断されていますが、長崎の出島表門橋と橋周辺の水辺空間のデザイン設計では、コミュニケーションをデザインすることで、それらのフェーズを連続的にする試みをしました。

例えば、「出島ってる！？」という言葉を合言葉にポーズや歌を考案したところ、そのポーズがチームだけではなく地元のメディアや企業に取り上げられました。このようなコミュニティデザインの仕掛けをして、最終的には架橋をまちのまつりごとになるくらいの盛りあがりを見せました。このような盛り上がりは架橋後の橋と周辺の水辺空間の利用にも影響し、もともとあまり使われていなかったオープンスペースで、長崎くんちの練習やアウトドアイベントなどが行われるようになりました。

この雰囲気が架橋直前直後だけで終わらなかった理由の1つに、はしふきというイベントがあります。はしふきは、2週間に一度1時間ほど橋を拭くという単純なイベントですが、次回（2023年3月13日）は124回目を数えるような継続的なイベントになり、ま直接的に橋に触れた延べ何千人が橋に愛着を持つという、インフラと個人の新たな関係をつくっています。

このような世の中をよりよくするためのルールや規則、慣例を守ったうえでの余白にローカル・スタンダードをつくり続けることが、ある種1つの小さな土木のデザインとなり、まちを変えていく考え方だと思います。

ローカル・スタンダードデザインの循環図

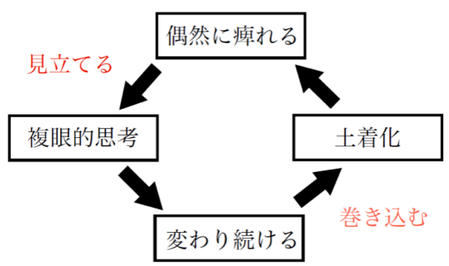
まず、偶然にシビレルということが重要です。次に、1つのものを異なる角度から見てみる、そしてデザインして終わりではなく変化し続ける、そうしていくことでローカライズしていき、またそれを見た人がハッとするという循環図をローカル・スタンダードの循環図としています。

今回のデザインワークショップで参加者に実践してみてほしいことが二つあります。

まず一つは、シビレたのち複眼的思考に至る前に、何かを見立ててみることです。これはコンセプトや形を考えるうえでも有効だと思います。

もう一つが、変わり続けてどうローカライズさせるか、つまりどう巻き込むかを考えてみることです。ワークショップの題目が渋谷公園通りの2040年を考えるということなので、考えたデザインや仕組みの土着化をどのように図るか、その仕掛けやアイデアを考えてみてください。

ローカル・スタンダード デザインの循環図



地域の価値を高める公共空間

末 祐介 氏
中央復建コンサルタンツ株式会社
社会インフラマネジメントセンター
チーフプランナー

京都・四条通歩道拡幅事業

京都の歴史的都心地区の南辺にあたる四条通は、バス・タクシー・買い物客の自家用車が流入し、「歩いたほうが早い」「とはいえ狭い歩道に歩行者が溢れかえる」通りでした。この状況に対して、トランジットモール化やLRT導入などの方策がありましたが、当社は京都のまちなかの魅力は細街路や町屋であり、その魅力を生かすための交通改善が必要であるという認識のもと、歩いて楽しいまちなかの実現を提案しました。

歩いて楽しいまちなかとは、四条通だけでなく、通りの北側に位置する街路を含めたまちなか全体に対して、通過交通抑制を取り入れながら、「人と公共交通優先のまちづくり」を実行するものです。「人と公共交通優先のまちづくり」は、実際のところ道路混雑や客入りの低下などを心配する声が多い取り組みでもあります。そのため、データの提示や社会実験を通じた合意形成を行うことで、歩いて楽しいまちなか戦略への理解を得ていきました。

結果として四条通は、ベビーカーを押してまち歩きを楽しむ姿、横並びで会話を楽しみながら歩くグループの姿など、まちなかの目指すべきデザインを表現する空間として評価される通りになりました。

大阪・なんばひろば改造計画

このプロジェクトは、大阪・ミナミのターミナル駅であるなんば駅前の広場を、タクシーとバスの駐停車空間が占める空間から歩行者中心の空間にしていきたいという地元商店街の思いのもと始まった事業です。事業スキームとして特徴的なのは、作るだけでなく使うことを想定して、事業開始時点から整備後の広場のマネジメントを行う法人を設立した点と、事業主体である大阪市と南海電気鉄道(株)が設計から活用まで包括的に協定を締結した官民協働体制により事業を推進している点です。

基本方針としては、駅前の広場および広場に続く通りを歩行者空間化して安全性向上・混雑緩和・憩いの場の創出を行うことを目指し、そのための方策として御堂筋からの通過交通を無くし、また貨物車両のみの通行に限定することとしました。その方策の実現性を高めるため、社会実験を通して賑わい空間としての成立性だけでなく、タクシー乗り場などの交通機能や荷捌き空間の再配置の検証、自転車歩行者の安全性の検証を行いました。2023年秋の広場部分完成 、2025年3月の全体事業完成に向け、人中心の空間へと再編するための工事が進んでいます。

公民連携事業

最近の動向として、京都四条通や大阪なんばのように、「サードプレイスを創るために、事業をどう進めるか？」という課題が出てきました。そのための事業手法として近年注目されているのが、公民連携という形です。

公民連携でまちづくりを進めてきた例として、女川の復興まちづくりがあります。被災した町に、駅を中心とした中心市街地を整備して、商業エリアを復興させることを計画しました。しかし、道路や建築物といったハードを整備するだけでなく、それを運営していく必要があります。そのため、まちづくり会社『女川みらい創造株式会社』が女川町の土地を借り受け、テナントを適切に運営してシャッター商店街化を防ぐというマネジメントを行っています。

従来の建設コンサルタントとしてできることは計画を立て、ハード整備につなげるところまでです。一方、当社は地域側に入り込むというアプローチをとり始めています。女川では女川みらい創造株式会社に当社の人材を投入し、地域の皆さんに行動を起こしてもらい、まちが成長するためのエリアマネジメントをサポートしています。

土木の本懐

インフラストラクチャーであるということは、長い時間その地域の姿を決めてしまうということです。その点において、今いる市民の声だけでなく、未来の子どもたちに引き継いでいくインフラとは、どんなものかを考える責任があります。

Speculatibe Design「今ある課題だけでなく、将来どうあるべきなのかスタートする」ことを念頭に、渋谷公園通りのデザインを考えてみてください。

WALKABLE CITY SHIBUYA

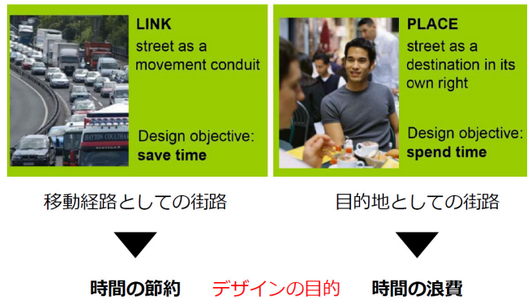
西村 亮彦 氏
国士舘大学 理工学部
まちづくり学系 准教授

ウォーカブルな街路空間のデザイン

道路には様々な機能がありますが、大別してLINK&PLACE機能を考えようという考え方があります。LINK（通行）機能とは、人やモノが移動するための機能で、PLACE（滞在）機能とは多様な活動を繰り広げる場としての機能です。道路をLINKの場としてデザインすると、”とにかく早く”時間を節約させ、PLACEの場としてデザインすると、”とにかくそこで時間を使ってもらう”時間の浪費を促します。ウォーカブルな街路空間のデザインにおいては、この2つの機能の折り合いのつけ方が非常に重要です。

また、僕は”ウォーカブル”という言葉は”歩きたくなる”と解釈しています。”歩きたくなる”まちの3要素として、歩きやすい歩行環境、居心地が良い滞留空間、歩いて楽しい空間体験があるか、という3つを意識しながらワークショップの提案を考えていただきたいです。

Peter Jones (2009)
“Link and Place: A New Approach to Street Planning and Design”



ウォーカブルなまちのつくり方

ウォーカブルなまちのつくり方の事例として、バルセロナのスーパーブロックを紹介します。スーパーブロックとは、碁盤の目になっているまちの隣接する9つの街区（＝スーパーブロック）内部には通過交通を入れない・街区内に入る車両は10km/hで通行させることによって、街区内の道路には荷捌き車や歩行者、自転車が通行できるようにしていくものです。

スーパーブロックの導入は社会実験を踏まえて段階的に行います。まず交通整理のみ、次に仮設の遊具やベンチを置くなどして検証を行い、最後に長期的かつ計画的なハード整備をするという段階をとっています。

スーパーブロックのポイントとして、高密度であることが挙げられます。バルセロナの人口密度は16,150人/㎢で、偶然ですが渋谷区は16,140人/㎢とほぼ似通った値です。また、渋谷区の人口密度は夜間人口での算出値なので、昼間人口では41,192人/㎢とより高密度になります。人口密度が高い都市だからこそ、滞留空間に人は飢えていて、そのような空間があるとすぐに寄り付いてくるという性質があるため、高密度都市ならではの道路空間再編を考えてもらえばと思います。

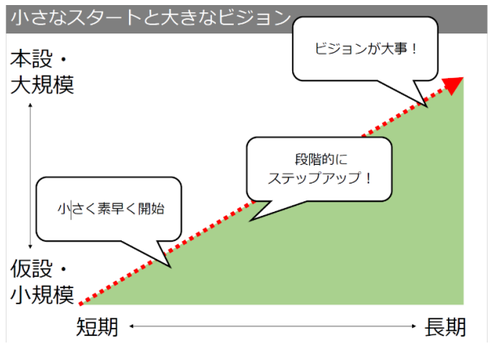
ウォーカブルなまちづくりのはじめ方

ウォーカブルなまちづくりは、思いついたらすぐに取り組んでみることが重要です。ただし、闇雲に行うのではなく、以下のポイントに注意しながら進めていきましょう。

1. 事前のリサーチと課題設定
2. 全体のディレクション
3. 警察協議は所轄で収めよう
4. 然るべき筋に話は通しておく
5. 効果計測とフィードバック

小さなスタートから大きなビジョンをどう描くか、そのつなげ方も含めて、ぜひワークショップで考えてほしいと思っています。渋谷公園通りエリアでは、小さなステップアップとして、特例を受けた路上に滞留空間を設置したり、植栽帯にベンチを設置したりなどをして、検証をしています。一方、海外では社会実験という名の「本番」を行っています。

小さなスタートから大きなビジョンをどうつなげるのか、何ステップでいくのかは、やり方や考え方によって異なり、そのつなげ方によってビジョンが実装できるかに大きく関わります。ぜひチームで議論してください。



横浜の都市デザインと コンセプトブック

桂 有生 氏
横浜市 都市デザイン室 都市整備局
都市デザイン室 都市デザイナー

横浜都市デザインの歴史

横浜大空襲の戦災から20年後、横浜市は魅力的な都市づくりを進めていくために「自立的都市のための3つの基本戦略」を策定しました。そのうちの1つに「アーバンデザイン（都市デザイン）」が据えられました。

1971年に横浜市に都市デザイン専門の部署が設立しました。そこでは、「個性と魅力ある人間中心のまちをつくる」という大きな目標が設定されました。

横浜市は、歴代にわたり都市デザイナーがインハウスにいたことが大きな特徴といえます。

Create Pedestrian Space&Color Coodination(1978~)

歩行者空間のデザイン－日本大通り－

日本大通りは、1879年にR.H.ブラントンにより設計された日本初の西洋式街路です。当時は、火事延焼予防として日本人街と外国人街を分ける機能と、日本人と外国人が一緒に遊べる公園としての機能を有する道路として整備されました。

都市デザイン室は、日本大通りを海と内陸側を結ぶ緑の軸線として再整備し、重点的にまちづくりを進めていきました。

再整備のコンセプトの1つに「人にやさしい道づくり」があります。歴史的建造物を楽しみながら歩ける、行先の情報が手に入れられやすい、フラットである、疲れたら休める等、「歩きやすい」ということを重点的に考えています。

また、「賑わい創出の舞台」というコンセプトも掲げ、ボラードは着脱式のものにする、車道と歩道の境界をセミフラットにする等、「使える通り」としての整備も行いました。

そして再整備完了に併せ、全国に先駆けて道路上でのオープンカフェを実現させました。

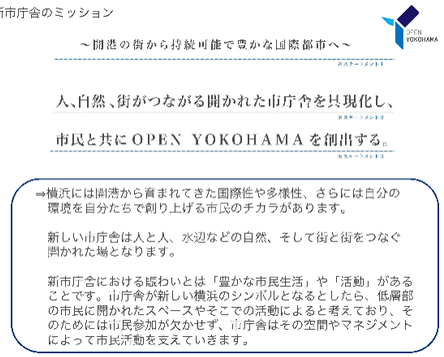
デザインコンセプトブック

横浜市は、最近の都市デザインの手法として「デザインコンセプトブック（デザインノート）」を作成しています。

最初に試みたのが市役所の新市庁舎整備の時です。新市庁舎は設計と施工を一括で発注するデザインビルド方式と手法をとりました。工期短縮や設計者と施工者の一貫した整備が可能などのメリットはあるものの、デザインの熟度を上げることが難しいという課題を感じていました。そこで、敷地特性の読み込みや市庁舎のあるべき姿、そのための重要な考え方や要素について、「デザインコンセプトブック」という形でとりまとめることになりました。

デザインコンセプトブックでは、発注者として「最初から言っておきたいことは言っておこう」ということをまとめています。都市デザインの文脈で市として大事にしている考え方等を明示し、市役所のコンセプトを決めていきました。

デザインコンセプトブックは、新市庁舎での経験をもとに、「市として何が大事かを伝える」ツールとして他の事例にも活用しています。



まちは、 デザインで変わるのか

小野寺 康 氏
有限会社 小野寺康都市設計事務所
代表

根拠のない自身を持つことが重要

「自分がデザインしたものが実現すればまちは変わるのか？」「いや、変わる！」そう思って自信をもって手を動かすことが重要です。今回の講義は、実際に設計に携わった事例を参考に、「まちは、デザインで変わる」ということの勘所を感じてもらうための講義です。

松山市 ロープウェイ通り

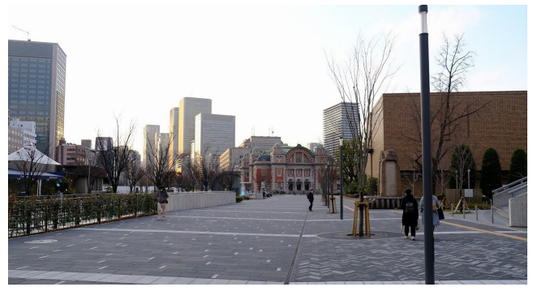
歩道が狭く、道路上には駐車車両が並ぶシャッター通りとなっていた、松山城へのメインアプローチであるロープウェイ通りの事例を紹介します。「この通りは、デザインすれば化ける。」そう信じ、道路を一方通行化し、歩道との段差を解消し、舗装・照明を一新しました。道路線形はスラローム形状とすることでゆとりのある歩道空間を創出しました。

まちは、デザインで変わります。多大な整備効果をもたらし、歩行者交通量は3.5倍に増え、シャッターがしまっていた店舗は全て開き、全国でもトップクラスの地価上昇率を記録しました。

大阪 中之島通

京都大学の山口敬太准教授からお声がけいただき、設計監修として歩行者空間のデザインを検討しました。ヴィスタ+アイストップの構成になっている中之島通ですが、実は軸線がずれており、まっすぐではありません。そのため、通り北側の並木を円弧上にカーブさせることでヴィスタ景を操作しました。大きな設計のポイントはこれだけです。

舗装材の検討は、経年劣化による変色を抑えられるようアースカラーのコンクリートブロック平板を用いました。また、等間隔のボーダーは歩行にリズムを与える一要素です。



神戸三宮 サンキタ通り

神戸三宮阪急ビルの建て替えと高架下のリニューアルとあわせ、高架に隣接するサンキタ通りのデザイン監修、詳細設計に関わりました。この事例におけるデザインプロセスは渋谷においても参考になる点が多いにあると思います。

サンキタ通りでは、一般車両の進入を終日禁止し、荷捌き車両についても時間帯規制により、侵入できる時間帯を限定しました。道路空間は全面段差のないフラットな空間としましたが、歩車道境界は容易に判別できるよう側溝により明示するなど、日本の空間文化に応じたシェアードストリートの形を模索しました。

歩道空間はほこみち指定によりオープンカフェの設置が可能です。設置可能範囲は明示されていませんが、地元の任意団体によりルールが守られています。このように道路の使い方を管理できる仕組みづくりも重要な要素です。

歩道照明は、南雲勝志氏デザインの「光林」です。歩道照明の設置間隔や沿道からの離隔は等間隔とするのが一般的ですが、あえてそれらをずらすことで微妙な「ゆらぎ」を与えています。

デザインのストック

空間のデザイン検討には、事例収集が必須です。自分の頭でゼロからデザインを産み出すことは容易ではありません。そのため、世間にはどのようなデザインがあるのか、そのデザインにおけるポイントは何か、そのストックを持っておくことが重要です。

3) 各グループ提案

GROUP 1

協議会賞

Park-able city

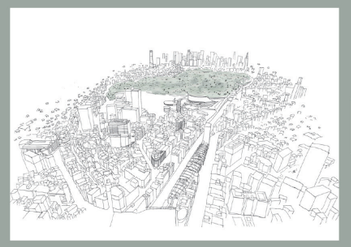
ジョジョギコウエン

Group1

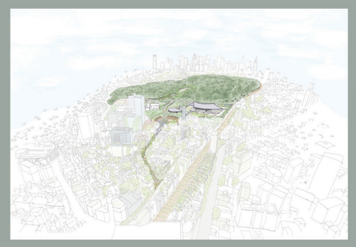
group1 メンバー

黒瀬 壮馬
山田 堅介
長谷川 碧
及川 武
森 帆乃花
加藤 里菜

公園と一体となった新たな都市空間＝Park-able city の提案



今まで分断していた公園と街。



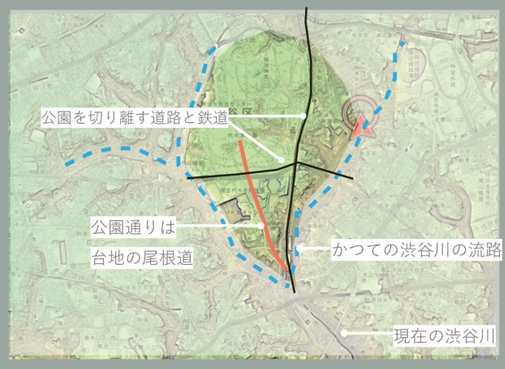
公園通りを起点として公園化していきます。

都市が公園化する新たな渋谷がここからはじまります。

現在にはない代々木公園との一体感を少しづつ徐々に代々木公園につながり面的な回遊性を有する公園、ジョジョニ公園を提案します。
私たちは、ジョジョに公園を実現するために、公園通りを道路から公園に変えることで、公園と一体となった新たな都市空間＝Park-able city を考えました。

渋谷駅と代々木公園の間に位置する対象敷地の公園通りは、都心を代表する公園が隣接するにも関わらず、街と公園には　景色や動線の断絶が起きています。

しかし広域で見ると、渋谷川がつくった台地の上に、ひと続きに存在しています。
公園通りを含む一帯は、本来ならば公園であるべきはず場所だったのかもしれません。



図：台地と道路・鉄道の関係

今までの公園は：街区に収まる

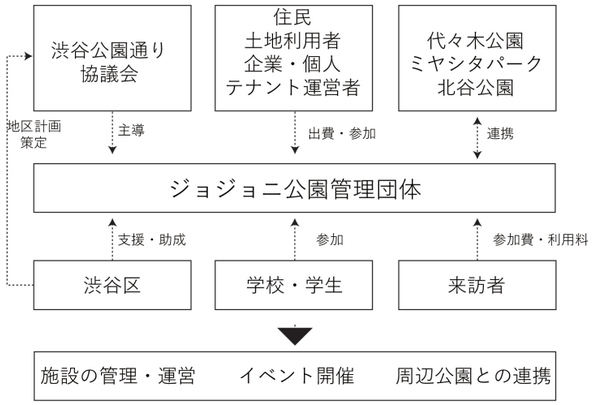
公園のみ　　公園 ＋ 誘致した店舗

代々木公園（都立公園）
北谷公園（街区公園）
宮下公園（街区公園）
…短期的
…第三者による運営

近年の渋谷の公園は、宮下パークをはじめ現代の都市空間を構成しています。日本の中でも様々な魅力的な公園が存在するのは渋谷ならではの観光資源であり魅力だと考え、 我々は公園同士の連携や合体により渋谷原宿エリアの回遊性の向上を図ります。

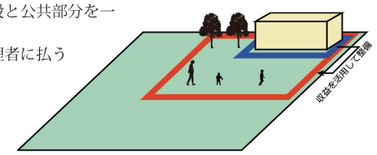
近年の公園は街区の中に収まっており、P-PFI での運営に対して、我々の提案する公演は街区を横断して存在するため道路境界に縛られずに活動が展開し、街に根付いた多数の住人や店舗オーナーが主な公園の担い手かつ使い手となり、持続的な運営かつ日常的な活動が期待できます。

エリアマネジメントのスキーム　自分たちで公園を作る！自治公園



今までの公園管理制度：PARK－PFI 等

民間が収益施設と公共部分を一体的に整備
⇒利益率を管理者に払う



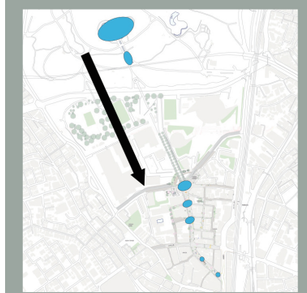
提案する公園：植栽等の管理費に応じて
占有面積を拡張できる（not 利益率）

管理団体に管理費を払う or 民間が自ら植栽の管理を行い、その割合に応じて占有面積の範囲が決定できる。（建物に隣接する必要はない）

既存の渋谷公園通り協議会を主導として、テナント運営者や土地利用者から出費してもらいジョジョニ公園管理団体を設立します。また、出費者だけでなく、住民や学生等、他地域の人など誰でも参加可能で、ジョジョニ公園管理団体は主にハード面やソフト面の事業を行っていきます。初期は行政からの支援を受けますが、ハード面事業完了後、独立した運営体制維持、また、みやしたパークや北谷公園とも連携を図りながら一体的な運営体制・整備を目指します。

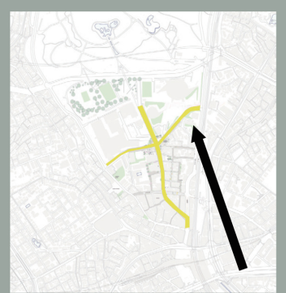
近年の公園では PARK－PFI 制度等を活用し、民間が一部利益率を支払い収益施設と公共部分を一体的に管理・整備を行っていますが、提案する公園では、管理団体に管理費を払うまたは民間が自ら植栽の管理を行い、その割合に応じて占有面積の範囲が決定していきます。

ダイアグラム　代々木公園から渋谷駅までの連続性をつくる



水の要素

公園の要素



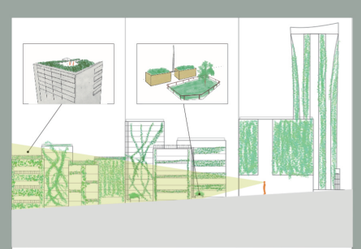
歩行専用化の要素

小広場の要素

代々木公園の要素を取り込む・または要素を渋谷側から伸ばすことで、500m の公園に連続性をつくります。

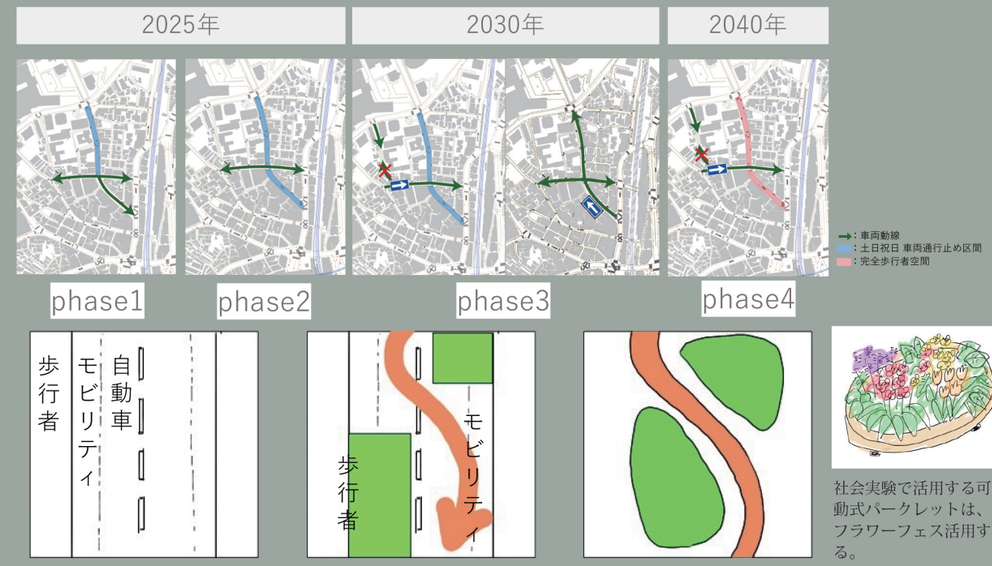
代々木公園の水の要素を公園通りに連続させ、噴水や、天水を使った雨庭が点在させます。また、桜やオリーブ、バラ園などの要素を汲み取り、桜並木は主に小学生の門出を祝い、オリーブは食欲をそそり、バラは美しさでジョジョニ公園を彩ります。

坂道という高低差を活かして、足元のグリーンインフラや壁面緑化、屋上庭園の緑化などの立体的な植栽により、緑に包まれるような環境を作ります。



坂道を活かした立体的な緑化計画

アクションプラン 1　2040 年のゴールと段階的な整備



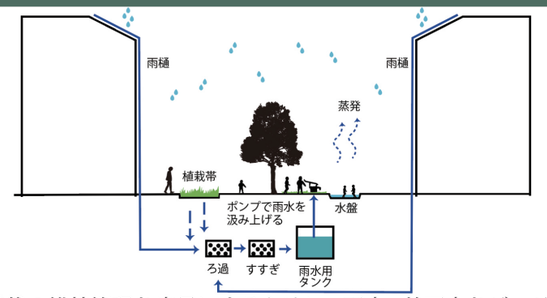
社会実験で活用する可動式パークレットは、フラワーフェス活用する。

オルガン坂から右側に続くフィンガーアヴェニューを、2040 年には片側 1 社線の一方通行にするために、パルコの前の通りでは段階的な交通規制を行います。

初期の段階では、テンポラリーなファニチャーや植栽で、臨機応変な空間を作り、曜日で定期的に交通規制を行います。徐々に規制を強めていき最終的に公園通りを歩行者専用とし、フィンガーアヴェニューを一方通行にする計画です。

アクションプラン 2　雨庭システムと可動式花壇を使った社会実験

雨庭システム



植栽の維持管理を容易にするために、雨水、井戸水をジョジョに公園全体に設けることで可能にする。また、夏の暑い日中には散水したりし、地面を冷やし、コミュニケーションのツールとして、ジョジョに公園全体を水と緑と子供のいれる風景をつくりだす。

可動式花壇

渋谷駅側に多く、固定されている。

1m×1mの、人が運べる大きさ・重さの可動式花壇

可変的な風景を楽しめる

社会実験に使用する直径 1m の可動式花壇は、社会実験終了後も、エリア全域に散らばり、ベンチや緑化できない部分に使う。また、今後ジョジョに公園を越えて公園化していく際の社会実験時に再度使っていく。

・代々木公園からの全体計画の流れ

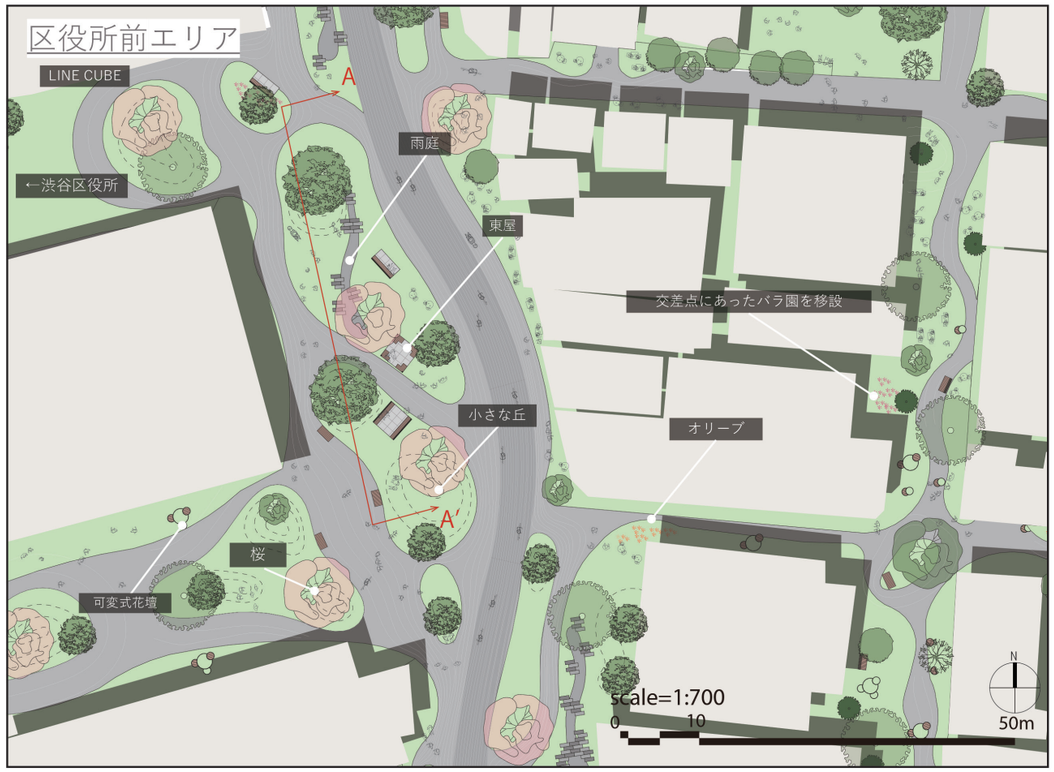
代々木公園前エリアでは代々木公園の水の要素を噴水や水庭として連続させ、空間の中心を水場とすることで噴水越しに異なる活動を眺められます。区役所前エリアからは代々木公園の要素である桜を公園通りでも植栽として取り入れ、マウントさせた地面や水庭は小学生やこども園の生徒が放課後や休日に遊ぶことができ、育児に最適な空間となる。グリーンインフラから壁面緑化、屋上緑化まで緑で覆うことで、坂道を生かした立体的な緑を感じる。CO-ARCH Shibuya エリアでは各小商い前を公園化し歩行が留まれることで、ヒューマンスケールの小商で回遊性や収益を高める。MODI 前エリア公園の始まりとしての位置付け、興味をそそるような入り口を計画します。

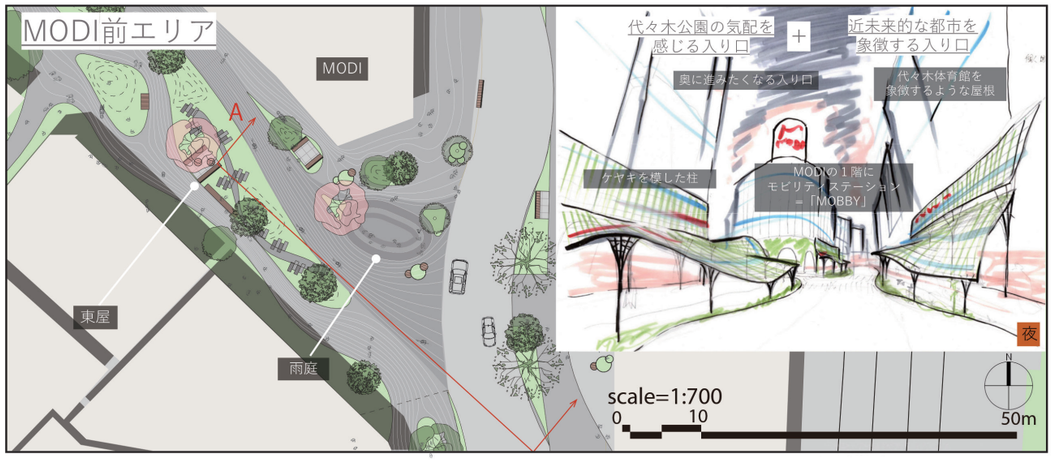
・流れと滞留を可視化

公園化のされた元公園通りは搬入を考慮して時間で車の侵入を許容したり、日中は自転車帯としてのサインとなるように、線の密度で流れの強弱を可視化させることで、公園の歩行者と一体的な空間の中での分離を示唆します。

4 車線の道路が代々木公園との関係を隔てていましたが、既存の地下駐車場を活かし、一般車両を地下に通したことで、公共交通のみの２社線になりました。代々木公園を受けるジョジョに公園全体に繋げていく場所として、中央には噴水を設け、かつケヤキ並木を延長しました。

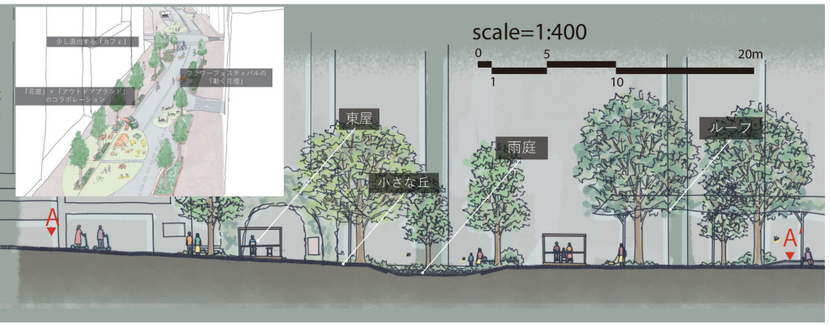
交差点には、NHK、小学校、飲食店など、異なる主体が顔を合わせます。それらの活動を受け止められる空間はすべて内側をむいており、噴水越しに向かいの活動が視界に入ります。また大きなスケールを生かし、夏祭りの盆踊り会場など、地域活動を支える場所にもなります。

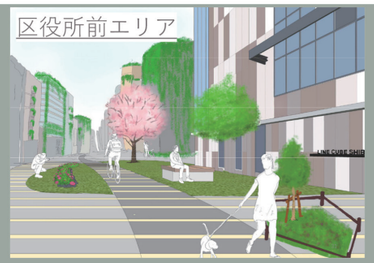




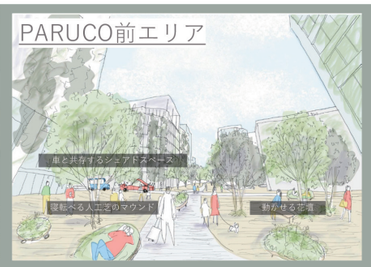
渋谷駅からの公園の玄関として、MODI 部分に代々木体育館を象徴する屋根と渋谷の近未来を合わせたルーバーをデザインしました。

MODI を象徴づけるように配置し、軽めのひさしが快適性をもたらします。夜は、流線型のネオンがひかり、近未来と緑の融合を図りました。





代々木公園の要素である桜やオリーブ、バラ園を公園通りでも植栽として取り入れる。ホームズ再開発と区役所、小学校の再開発に合わせて、こども園や図書館などを整備し、小学生やこども園の生徒が放課後や休日に遊ぶことができ、育児に最適な空間をジョジョに公園全体を通して作っていきます。



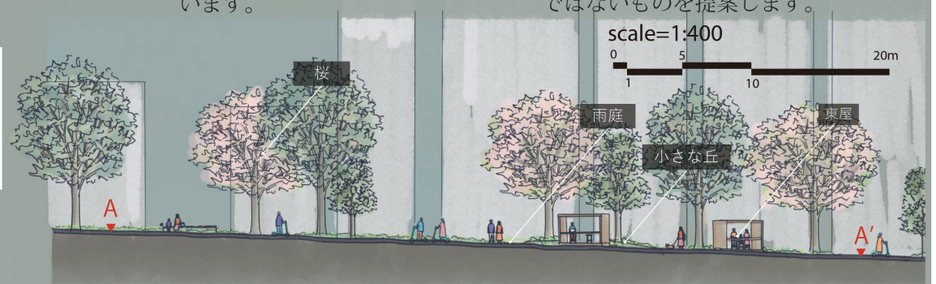
パルコ前を中心にジョジョに公園全体には小さな芝生の丘があり、寝転がって一休みできたり、丘を使って子供は走り回る楽しさを感じられるように計画します。

地面のグリーンインフラから壁面緑化、屋上緑化まで緑で覆うことで、坂道を生かした立体的に緑化を行います。

コワーキングスペースや小商の集積地帯、スケールの小さい建築が多くあることからCO-ARCHI Shibuyaというエリア名と名づけ、ウォーカブルに相応しいヒューマンスケールの小商で回遊性や収益を高めます。

高級住宅地が小商の質を高めたというコンテクストから大規模再開発ではないものを提案します。

社会実験で活用する可動式パークレットは、フラワーフェス活用する。



審査員コメント

GROUP 1

桂 有生 氏

公園通りとしてのアイデンティティを駅側からではなく代々木公園側から考え始める、ということに好感を持ちました。道路じゃなくて公園だったら良いのに、というのも素直で良いです。公園の要素がちょっと記号的なのがもったいないかも。

上條 慎司 氏

公園通りを代々木公園に組み込み、ストリートとパークとが融合した空間を目指そうとしたコンセプトは明快で、鳥瞰パースも分かりやすい。欲を言えば、アイレベルで表現される空間にて、「公園」と「都市」とが融合したシーンを見たかった。

小笹 泉 氏

数km範囲にある緑を前提として、代々木公園・公園通り・細街路を緑の体験で統合する壮大かつ具体的な提案でした。線的な道路ではなく面的な緑によって都市を捉えたことで、広範囲にわたる提案が成立するとともに、人が体験できる具体的な場を表現することができており、着眼点に妙があります。緑と人による都市空間という提案なので、緑と人が強調されたドローイングに振り切ったり、緑と人のための舗装やストリートファーニチャーの具体的なデザインを見てみたいと思いました。どこまでも壮大に、どこまでも具体的にデザインすると、後に残る提案になりますね。

今 佐和子 氏

地形を起点として提案している点がすごくよかったです。地形から水の流れにも着目されていたが、「コミュニケーションを生み出す水」のところもよく、どうしたら街に緑を増やせるかという、日本の都市政策の課題につながっているように感じました。
「通りを公園に」というコンセプトですが、公園で何をしたいのか、人の活動目線の話があまりなく、若い人たちが公園に何を求めているのかがもっと語られていたら尚良かったと思います。お疲れ様でした！

崎谷 浩一郎 氏

公園というものの解釈や位置付けが変化しつつあることを実感できる周辺の状況を受け「公園へつながる道路」から「公園そのもの」へ公園通りをアップデートしようという提案。そこが公園であるというメッセージだろうか、要所要所に「噴水らしきもの」がささやかにレイアウトされているが、やや遠慮がちな印象で、もっと大胆な公園空間の提案を見たかった人も多かったのではないだろうか。

御代田 和弘 氏

「道路を公園に」という着眼点から段階的に緑を広げるという考え方は興味深く、個々の場所のデザイン提案もうまくまとまっていた。全体としては、もう少し緑を大胆に活用したトータルデザインの提案があると良かった。また個々の場所の提案それぞれが個別のデザインで完結している印象が強く、「緑」を使うだけでなく、どう使うかという共通のデザインコードがあるともっと評価できた。

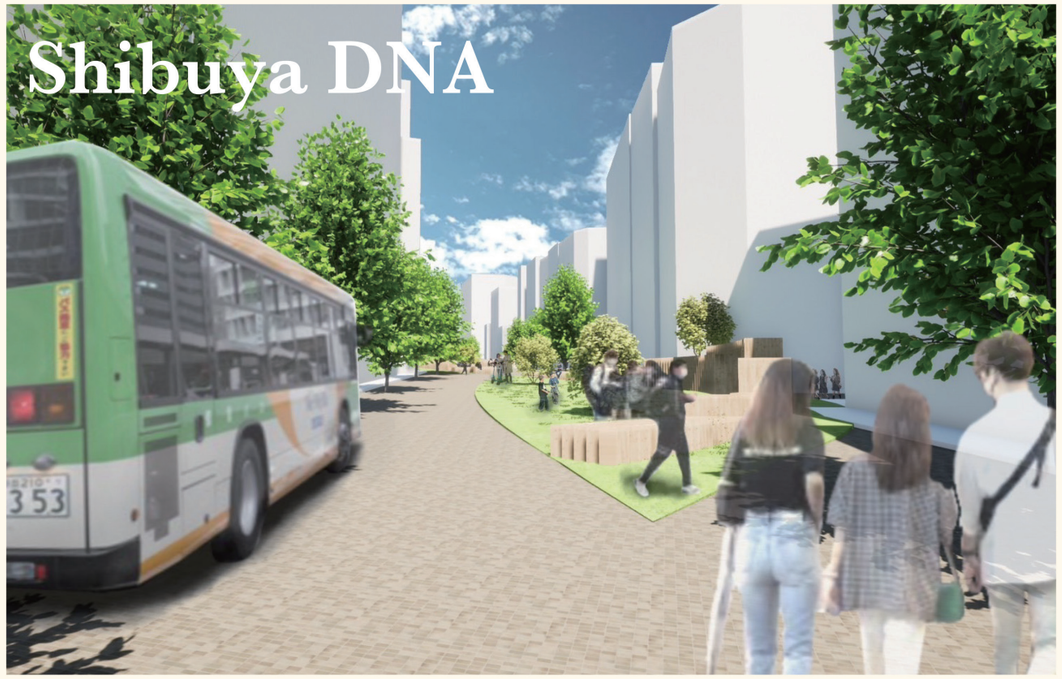
山田 裕貴 氏

公園通りだけではなく、代々木公園など周辺の公園も一体的に考えた点が非常にユニークな作品で、その視点の広さや拡張性を高く評価しました。ワクワクするような将来像が描かれていて、未来の公園通りの指針となるような規範性も備えていると感じました。短い時間でここまで取りまとめた力量はすごいと思いますが、視点が良かっただけに、贅沢を言えばもう少し空間の提案があるとより良かったなと感じました。

吉谷 崇 氏

代々木公園まで含めた視点で通りを捉え、時系列的にもストーリー性のある提案となっていたことに感心しました。代々木公園と街の結節点として捉えた辻広場も、代々木公園のエントランスとしてリアリティを感じます。一方でストーリーがしっかりしているだけに、プレゼン時点では街路や区役所前などの広場、モビリティハブなどの提案に生煮え感があり、それぞれの「デザイン」にもう一歩踏み込んでもらえたら良かったな、と思います。

GROUP 2



■ 渋谷の生態系

日本のストリートカルチャーを発信してきた渋谷公園通りエリアにおいて、訪れた人が公園通りを歩き、留まり、細街路に入る。その回遊の中で新しい発見する。その発見は消費活動やつながりを生み、経済が循環する。経済の循環によりクリエイターが挑戦をし、ものづくりや体験などの新たなストリートカルチャーを産む。同時に滞留空間へ住民や小学生の生徒が整備に参加できる緑を配置することで自然の循環と住民のシビックプライドを醸成していく。こうして最先端を発信し続ける渋谷の生態系ができる。

■ Group2 Member

桂川 大誉　廣澤 里花　饗庭 大喜　齋藤 和奏　水野 瑛太

■ 設計対象エリア

PARCO 前交差点からケヤキ並木までのエリア

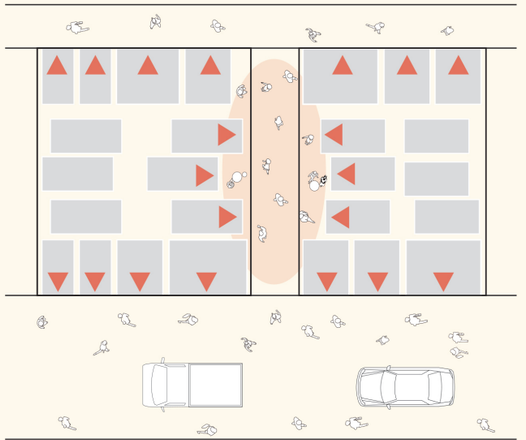
公園通りを基準に西側はホテルやマンション、区役所といった公共施設が多く、東側は飲食やテナントビルが並ぶ、。東側は裏通りに入るとプチ公園通りがあり、小売りの店舗が小さな区画で並ぶ。強力な求心性を持つ大型店舗と公的機関、地域に根付く小売店が交わるエリアである。

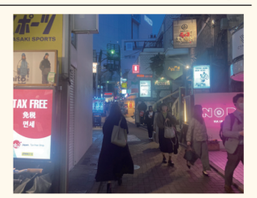
大通りを通過する人々

細かな細街路

■ 実地調査（センター街周辺と公園通り周辺の比較）

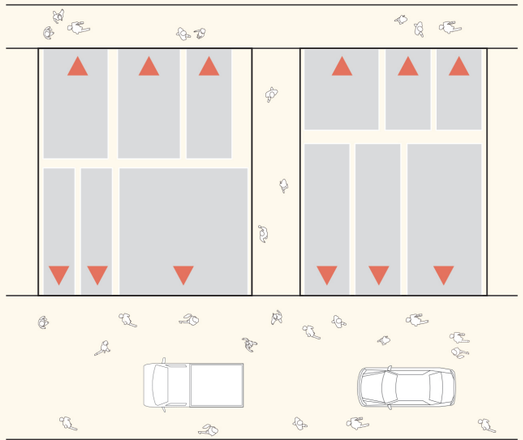
センター街周辺





入り込んだ路地に対して店舗が凹凸にセットバックしながら並び大通りからの視認性も高く、エリア全体の回遊性を高めている。

公園通り周辺



入り込んだ路地が表通りの店舗の側面になっていたり、通路としての空間以外の余白が少なく人が滞留しない。裏通りへの引き込みに欠け視認性やエリア全体の回遊性も低い。

片側1車線から南から北への
一方通行の1車線に変更。
トランジットモールとする。
スモールモビリティが走り、
広場に収納できる。

教育機関×公園通り

・小学生が授業で朝顔を育てる
・デザイン学校の学生の展示会、
ワークショップ

地域のコミュニケーションの場

・地域で映画鑑賞
・クリエイターによるワークショップ
・地域劇団（新しいコミュニティの発生）

緑×公園通り

街で新しく公園通り園芸部を発足し、人によって緑を育てる
→居住者同士の地域コミュニティが生まれる
→来訪者が活動を見る中で、活動、コミュニティによる
イベントに参加する
→新しい交流が生まれ、新しい活動が生まれていく

モビリティ×公園通り

・公共バス、小型スローモビリティのみ許可し、歩行者優先の道をつくる
・新モビリティによる店舗、居場所が提供される

商業×プチ公園通り

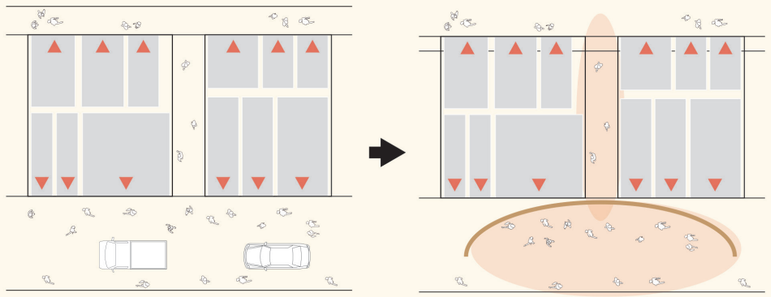
それぞれの店の個性が道ににじみでる
・入りやすい空間
・緑による公園通りとのつながり
・街灯により明るい道に

路地の入り口に新たな滞留空間を設ける。
広場では芝生やファニチャーに座り、賑わいが生まれる。
またこれらがモビリティーのスポット等にも活用される。

新たなまちのゲートが生まれる。
人々の視線が誘導され回遊するキッカケを生み出す。
小学生が授業で公園通りに朝顔を育てるエントランスに朝顔の蔓が巻いているなど、季節によって表情が変わる。

ダイアグラム

目的地までの最短ルートを歩く人に対し、滞留する空間を提供し、さらに細街路に対してエントランスを作ることによりその先へ誘導する。

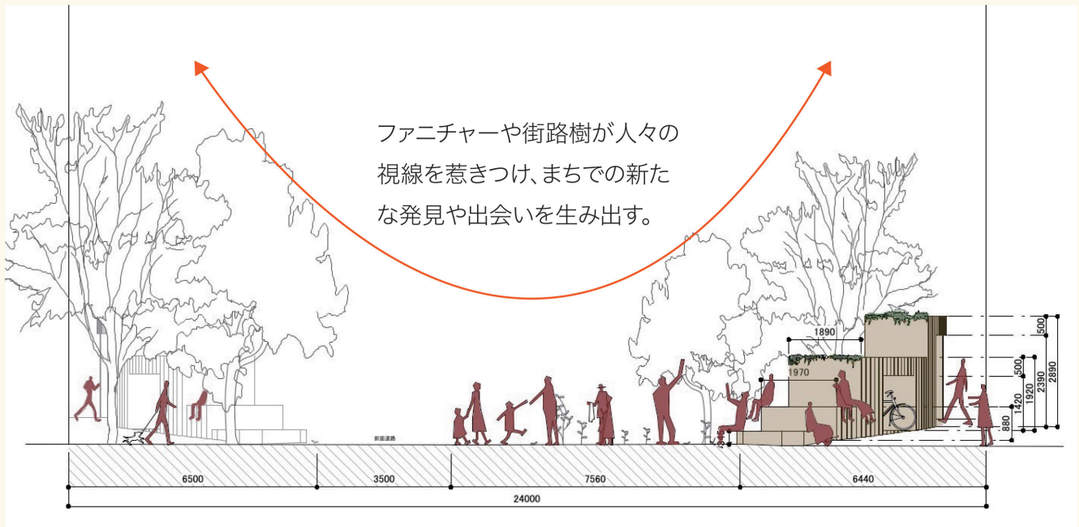


平面図 (1/150)

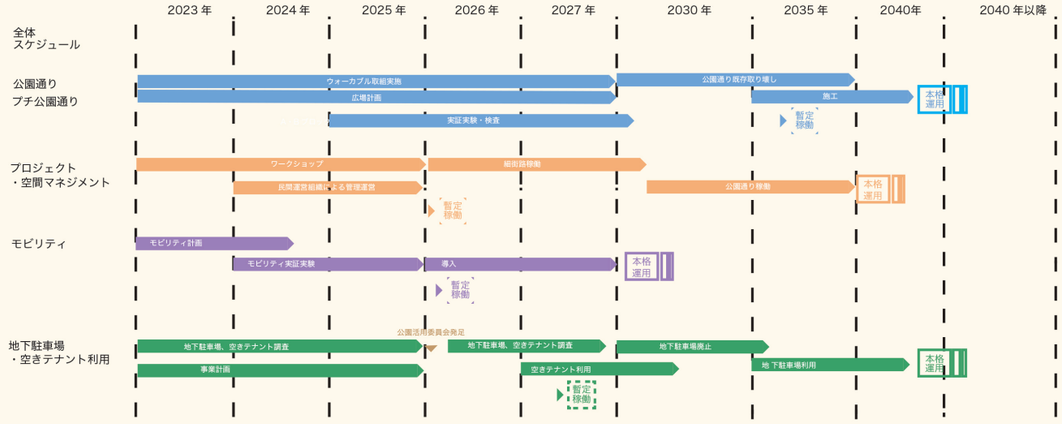
細街路と公園通りの交差するポイントとその対角の細街路と公園通りの交差するポイントを結ぶように交互にエントランスを設ける。そのエントランスの前後を緑の滞留空間とし、繋いだ街路に対して螺旋を描くように交差する一方通行の道路をバスやスモール・スローモビリティが通過できる。

断面図 (1/150)

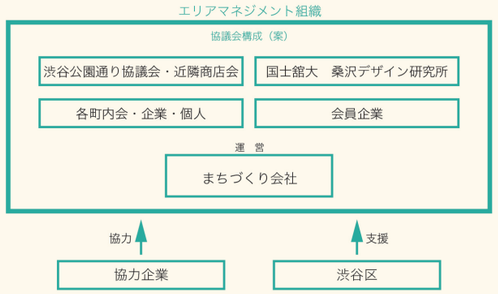
傾斜のある渋谷の地形の中で、様々なレベルの高さで人々が滞在しコミュニケーションが生まれる。



アクションプラン

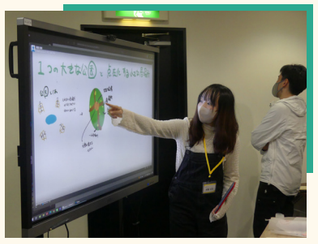


運営体制



ウォーカブルは何処を目指すか

現状公園通りは滞留空間に欠け、複合施設や大型店舗など、再開発に応じて各拠点ごとの中心性が高い。それらは渋谷特有の複雑な地形や路地といったヒューマンスケールな空間とは相反してしまう。この公園通りの歩行化はそれらの都市の代謝と街に根付く文化との共存を目的とし、来訪者の目的地の一極化を避け、回遊性を高め、新たな目的を生み出すインターフェイスになるべきである。



審査員コメント

GROUP 2

桂 有生 氏

公園通りのような界隈性こそが渋谷のDNA、文化であるというのはその通りかと思います。そのDNAというワードをそのままデザインモチーフとしたことが良かったのかはちょっと悩ましいですが、果敢にアイレベルでの空間性、界隈性にトライしているところは好きです。裏路地へのいざないが上手くいくかどうかが肝でしょうか。

上條 慎司 氏

裏路地にこそ潜む渋谷の魅力を可視化しようというチャレンジはとても良かったが、アウトプットのカタチだけみると、公園通りの表側の図像を強化したようにも見える。裏側を強化するための表側の姿は、どんなものだろうか。

小笹 泉 氏

幹状の公園通りと枝状の細街路を交差する波のような形の歩道で統合しようという、形態のアイデアがクリアな提案でした。形が明快である一方で、形を案出したときの説明や、形による都市空間への効果をもっと知りたくなります。公園通りは曲がっていて一度に見通せなかったり、坂道を上がったり下がったりする身体的な体験が印象的です。公園通りから細街路に入り込んだり、細街路から公園通りに出るときのワクワクした感覚もあります。これらの楽しい空間的特徴を増幅するような新しい形を重ねたという説明をすると、素朴に納得させることができたかもしれません。

今 佐和子 氏

公園通りだけでなく、細街路に注目し、どう引き込むかを考えおり、全グループのなかで、一番エリアを面として意識できていたと思います。実際に路地をどうするかの提案まで見てみたかったです。提案が路面に終始していたので、沿道部分（壁面）についても考えられると尚良かったのではないかと思います。お疲れ様でした！

崎谷 浩一郎 氏

かつて公園通りに息づいたものづくりの文化や都市体験を新たな循環の中で再構築しようとする意欲的な提案。新たな交通動線によって生まれた余白が街区や横丁、路地へと展開するデザインということは理解できるが、その余白で発生する空間や活動がもう少し創造的であってもよいのではないだろうか。意思なき渋谷のDNAの向かう先にあるものは一体何だろうかと考えさせられる。

御代田 和弘 氏

メインの公園通りだけでなく細街路にも着目した点や、人の動きを「生態系」として捉えその循環までを取り入れたこと、公園通りのランドスケープデザインのまとめ方など、個々の考えや要素は評価できる。ただ、着眼点やコンセプトと具体の空間デザインとのつながりが弱く、考え方の良さがうまくデザインとして表現しきれなかったことが惜しまれる。

山田 裕貴 氏

みちを螺旋状に変化させることで、周辺のまちとの繋がりを歩道ではなく、公園として繋げていくようなアイデアを持った提案だと思います。空間操作は単純ですが、それが効果的であると感じました。提案の主体はみちに挟まれた部分でしたが、むしろ、みちと沿道沿いのビルとの間の空間の方が重要なのではないかと感じました。是非そちらのデザインも見てみたいなと思いました。

吉谷 崇 氏

渋谷のまちの魅力が小さな路地にあると捉えたうえで、大通りと路地をファニチャーによってつなぐという発想には空間的な可能性を感じました。具体的なファニチャーのデザインまで踏み込んだところを評価したいと思います。コンセプトとしては良かったので、それぞれの路地の違いによってファニチャーのデザインや使い方にもっと変化が現れて来ると、どんどん良くなったのかなと。提案としては伸びしろを感じました。

GROUP 3

Profile ※ワークショップ時点

安藤理紗
株式会社
日本設計

岩穴口颯音
武蔵野美術大学
修士２年

大山優
東京理科大学
修士１年

田中颯太
国士舘大学
修士１年

橋本晴絵
名城大学
学部４年

敷地のスタディ

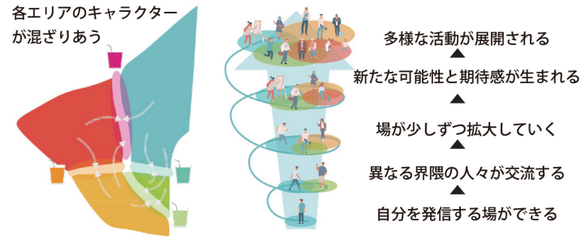
多様な機能が集積する渋谷公園通り

渋谷公園通り周辺は、多くの魅力的な機能が集積し、ポテンシャルに溢れた地域です。
さらに、その機能は多様かつ、それぞれカタチも特徴的で、**シブヤらしいある種のカオスさ**を持った場所です。
私たちは、この事を肯定的に捉え、公園通りに全く新しいモノを持ち込むのではなく、**地域に溢れる機能を混ぜ合わることで生まれるシブヤらしい風景**を創出することを目指しました。

計画のコンセプト

まちの基礎代謝を上げるインフラ

私たちのテーマであるスムージーには
基礎代謝を上げる効果があると言われています。
それではまちにとっての基礎代謝とは何でしょうか？
私たちは「**人々の何かができるという期待感とそのために行動を起こすためのエネルギー**」だと考えています。
多様な機能を持つ施設や店舗で溢れる渋谷公園通りの**各エリアのキャラクターが通りに滲み出し混ざり合い、まちの基礎代謝を上げるインフラ**を目指します。

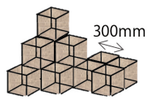


基本的なデザインの考え方

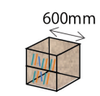
300 × 300 に合わせたフレキシブルな空間

私たちは基礎代謝を上げながら徐々に成長していくまちに合わせて、
柔軟に使い方を変えることができる空間を提案します。
路面は 300 × 300 と 600 × 600 の舗装パターンがグラデーション状に繋がることで、
空間を緩やかに分節しつつ、全体に統一感を生みます。さらに、それに合わせたファニチャーを
自由に組み合わせることで、状況に合わせ、空間の設えを変化させることができます。

スツール

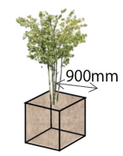


遊具

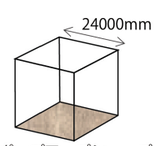


ミニ本棚

ミニテーブルセット



可動式プランタ

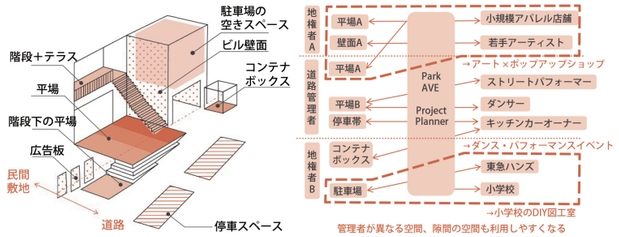


ポップアップショップ
インスタレーション

使われ方のデザイン

空間の可能性を高め、コラボレーションを生む

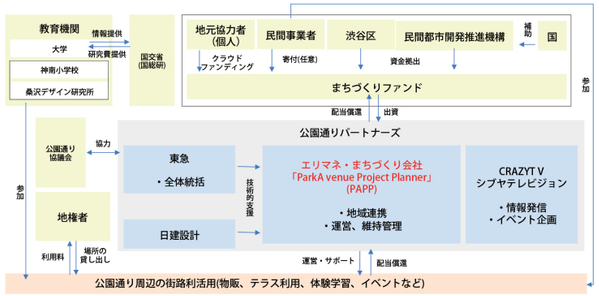
民地と道路を連携させ、様々な空間を広告・イベントに利用できるようにすることで、エリア一帯の連続性を生むだけでなく、人々の活動の幅を広げます。
また、地権者や道路管理者と使い手の間に、エリマネ団体が加わることで、利用するためのハードルを下げつつ、景観にも配慮したデザインとなるような管理も行うことで、公園通りの風格を維持します。



エリアマネジメントのスキーム

多様な組織と個人が一体となったまちづくり

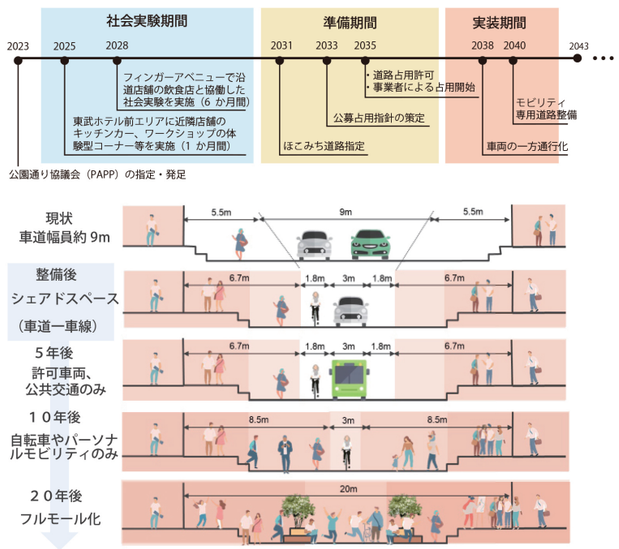
エリマネ団体が、地域連携やまちづくりの運営や空間の維持管理を担うことで、地域全体が一体となって公園通りのまちづくりを進めます。
地元に住む個人からもクラウドファンディングで資金を集め、住民の「何かしたい」を実現しやすくします。(地元住民は地域で使える通貨を受け取れる)
また教育機関や民間事業者もまちづくりに参加できる仕組みや機会を創出します。



敷地のスタディ

計画的・段階的変化を睨んだ仮設空間思考のプロセス

公園通りの空間を作り上げるのは「そこに住む人や来街者」であると考えています。
そのため、段階的な仮設空間指向の設計プロセスにより、徐々に公園通りを作りあげていきます。
フルモール化に向け、社会実験やWSを繰り返しながら、段階的に整備を進め、ディテールも検討していきます。
このようなプロセスにより、時代やその時々の状況に合わせた空間整備が可能になります。
また仮設装置により、常にその空間の設えや使い方が変わる風景自体が、常に時代の最先端を担ってきた〝シブやらしさ〟に繋がり、その変化に常に触れるために、何度も訪れたいまちに成長できると考えています。
これはこのまちにふさわしい未来志向の空間設計プロセスともいえるかもしれません。
私たちは、この地域の可能性を信じ、今では想像できないまちの未来に期待しています。



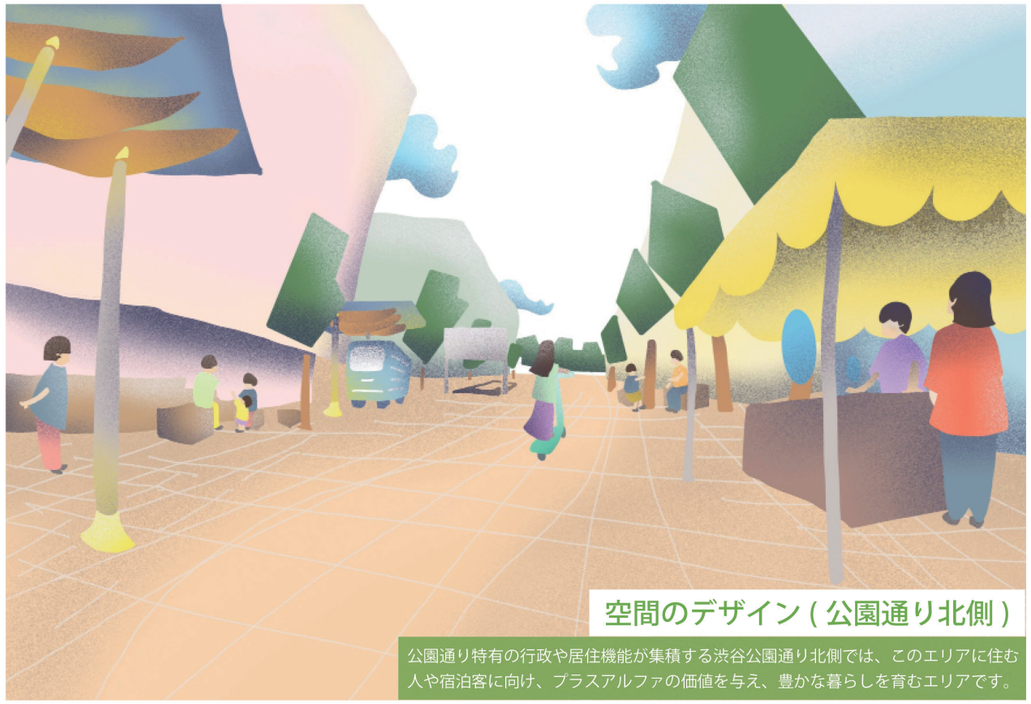
空間の全体像

沿道機能の滲み出しによるアクティビティの多様化

地域の主要な沿道の施設や店舗の前に空間を張り出します。これをミキサーと呼ぶのであれば、その他の場所から様々な野菜や果実(機能)を持ち込み、ここでミックスすることで、オリジナルのスムージー(その時にしか生まれない活動や風景)が完成します。
ただ、むやみやたらに混ぜ合わせるのではなく、場の個性(空間のカタチや位置づけ、主要な機能、そこに来る人)に合わせ、その性質を変えました。
こうすることで、来街者にとっては、公園通りに訪れ、歩く中で変わっていく活動やその風景を楽しむことができ、ここに住む人や働く人にとっても、来街者と適切な距離感を保つことができます。

空間のデザイン (公園通り南側)

公園通りの玄関口となる渋谷公園通り南側は、シブヤらしい「屋外広告」「商業」「多様なカルチャー」に目を向け、その魅力と雰囲気を感じることができるエリアです。

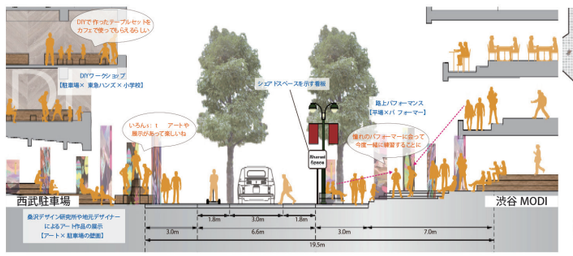


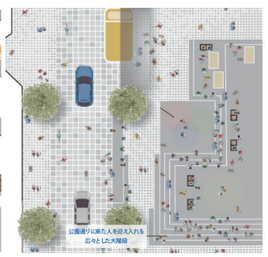
空間のデザイン (公園通り北側)

公園通り特有の行政や居住機能が集積する渋谷公園通り北側では、このエリアに住む人や宿泊客に向け、プラスアルファの価値を与え、豊かな暮らしを育むエリアです。

魅力 PR ゾーン

渋谷の魅力やカルチャーを発信する公園通りの玄関口

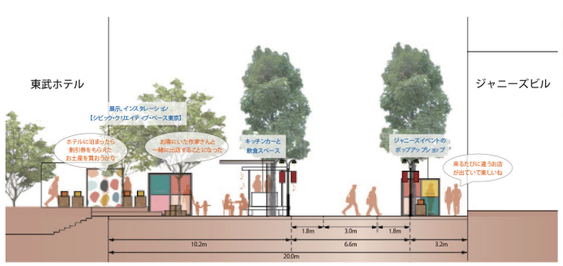


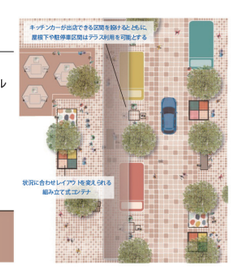


MODI 前の空間は、このエリアの玄関として、地元のプレイヤーによる、路上パフォーマンスなどに利用されます。西武駐車場の内部空間を活用し、ワークショップや、アート作品の展示などを行います。また、それに地元の小学校や、専門学校も加わることで、来街者のためだけでなく、教育の場として機能します。

フレキシブルゾーン

宿泊客に向けたコンテンツや設えが、時期によって大きく変化する



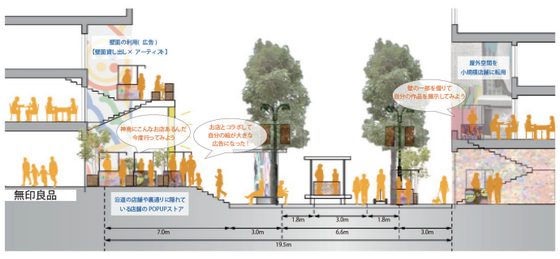


東武ホテルの前では、組み立て式のコンテナやキッチンカーを使って、周辺のホテル宿泊客や観光客向けのポップアップショップや展示、インスタレーションが行われます。駐車帯も使えるようにすることで、通りと沿道を一体的に活用できます。また、東武ホテルのシビック・クリエイティブ・ベース東京や桑沢デザイン研究所の学生など、作家同士とお客さんが出会う環境を用意します。

ショッピングゾーン

公園通りに集積するアパレルをはじめとする商業機能が集積

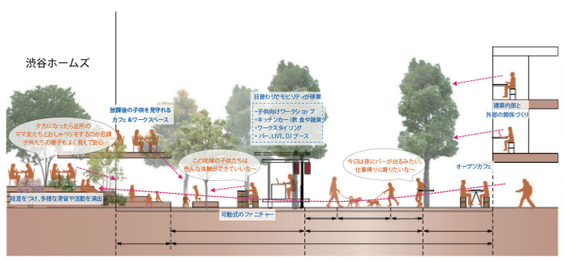
無印良品の前では、沿道の店舗だけでなく、裏通りに隠れている店舗の POPUP ストアとして利用されることで、その店舗やエリアの PR になります。また、張り出し部分だけでなく、壁面や、建築の屋外空間も利用が可能です。屋内と屋外が連携することで、渋谷の商業を盛り上げます。

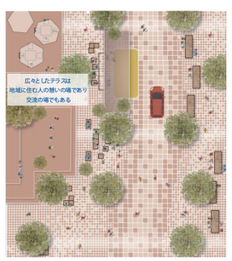


暮らし快適ゾーン

居住者の暮らしにプラスアルファの価値を提供する

渋谷ホームズ周辺では、小学校や区役所と連携しながら、子ども向けの遊び場やミニステージ、道路側には日替わりでモビリティが停車し、子ども向けのワークショップやワークスタイリング、演奏会等が行われます。大人たちは、カフェ・ワークスペースから子どもたちの様子を見守ったり、一緒に参加したりできます。

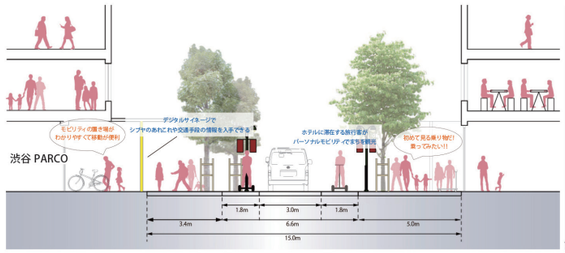




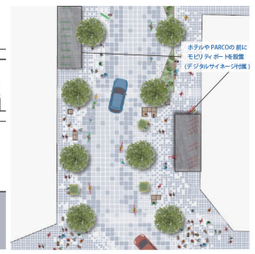
空間のデザイン (オルガン坂)

音楽文化やグラフィックが特徴的な無国籍通りに繋がるオルガン坂では、無国籍通りの魅力を滲み出させた空間や、PARCO の空地を活かしたモビリティのポートを設けました。

モビリティゾーン　周辺の移動を円滑にする車に代わる新しい移動手段の拠点



S=1/300

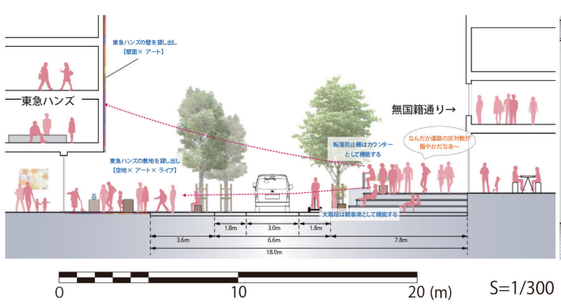


S=NON

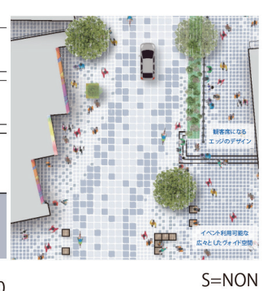
近隣にホテルが多いこの場所にループなどのモビリティポートを置くことで、公園通り周辺の移動を容易にします。また、渋谷パルコの外壁にデジタルサイネージを取り付け、近隣ポートのモビリティの駐車台数などを知ることができるなど、デジタル技術と組み合わせることでより利用しやすいモビリティの在り方を提案します。

音楽・グラフィックゾーン　無国籍通りの文化を滲み出させ新たな文化を生む空間

無国籍通りのカルチャーを楽しめる空間として、東急ハンズの壁を活用し、グラフィックアートやプロジェクションマッピングを行います。無国籍側は、転落防止柵にカウンターを設置したり、坂をあえて階段にすることで、観客席としても機能するようにしました。あえてヴォイド的な空間を広く取り、ライブができるような工夫もしています。



S=1/300

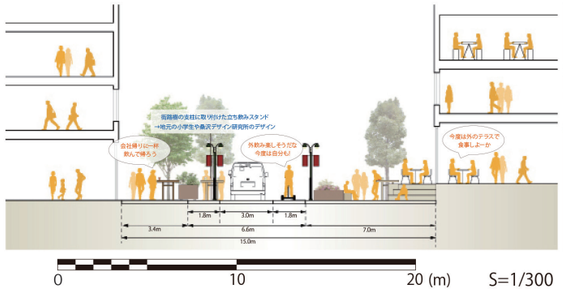


S=NON

空間のデザイン (フィンガーアベニュー)

多くの飲食店が立ち並ぶフィンガーアベニューはその特徴を活かし、屋外に飲食ができるテラスや立ち飲みスペースを設けました。渋谷横丁とも繋がり、その魅力を公園通りへ波及させます。

フードゾーン　渋谷横丁や沿道と連携し、様々な飲食を楽しむことができる



S=1/300

S=NON

沿道や渋谷横丁との連携を意識し、この位置にフードゾーンを設けました。オープンテラスを建築から連続するように設えたり、街路樹の支柱に立飲み用のスタンドを取り付けるなど様々な時間の長さに対応できるような飲食の場を用意しています。これにより、食を通じて、様々な人々の交流が生まれるかもしれません。

審査員コメント

GROUP 3

桂 有生 氏

パースに不思議な力がこもっていて、ストリート感を感じさせるのでぐっと引き込まれる案。地域の個性や、歩道と車道、ファニチャーといった要素が有機的に混ぜ合わさっていくのはまさにスムージー？！渋谷の逞しさが一番伝わる案、という気がします。

上條 慎司 氏

道路で区切られた街区毎のキャラクターの差異をデザインの切り口にした点がユニーク。街路へのアクティビティーの滲み出し自体は魅力的だが、一般的な街路デザインの域から出てはなく、コンセプトで掲げた街区のミックスが実現されるだろうか、という疑問は残った。

小笹 泉 氏

道路と民地が連携した都市空間を提案した点が意欲的で秀逸でした。様々な法律によって道路と民地の所有や運用は別々の主体に任せられており、互いに干渉しないことが旨とされていますが、都市のユーザーからしてみれば、道路も建物敷地も建物の半外部空間も連続しています。本案は虫の目によって体験される都市空間を見出し再編する挑戦的な試みでした。さて、これらの都市空間をつくるのは誰なのでしょうか。都市プランナー・都市デザイナー・建築設計者を兼ねるような新しい職能が求められそうです。それは本案を作ったみなさんなのかもしれません。

今 佐和子 氏

道路活用の機運を高めながら、モール化に向けて段階的に空間再編、となっていて、プロセスを意識していることがわかりよかったです。
舗装のパターンが、「ゆるやかに区切る」を上手く実現できそうで、みなさんのデザイン力に関心しました。全グループのなかで、最も沿道のことを巻き込んで考えられていたし、立体的な提案となっていたように思います。お疲れ様でした！

崎谷 浩一郎 氏

街区から通りへ素材や空間がにじみ出し混ざり合うことで境界線が曖昧で渾然一体となった通りとして魅力的な提案。都市において素材や空間をモジュールやシステムで構成しようとするデザインは一見論理的でわかりやすいが、都市の持つ潜在的な面白さのひとつでもある不可抗力のようなものによって生じるひずみのような空間もあるのではないかとちょっと意地悪な見方をしてしまう。

御代田 和弘 氏

道路空間のデザインのみならず、隣接する民地や建築、関わる事業者や住民などを巻き込んで、通りの成長を時間軸で表現したことはとても良い提案であり、しくみづくりとしての実現性も高く興味深い提案であった。一方、プランが魅力的だっただけに、空間デザインの提案が舗装デザインやファニチャーのモジュール化といったシンプルな提案に留まったのはもったいなく感じた。

山田 裕貴 氏

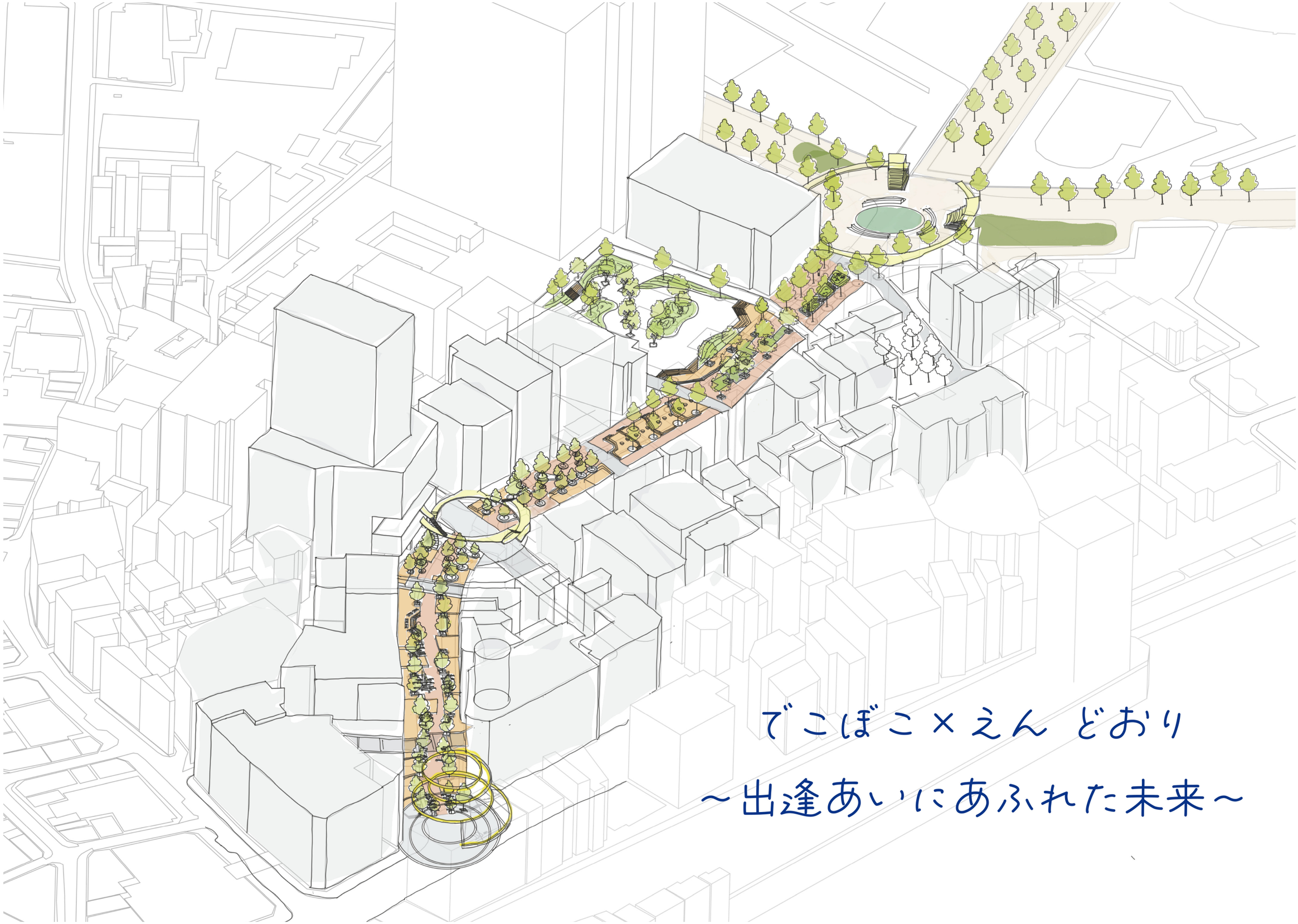
成果物としての提案の密度は最も高い班だったと思います。平面図を見ても細かくデザインされていることが分かりますし、パースも独特の雰囲気があって、提案しようとしていることが理解できました。公園通りの横の通りも含めた提案を行なっている点も、とても好意的に感じました。1番現実的な案でもあると思いました。

吉谷 崇 氏

異なる街の個性が混ざり合うことでまちの基礎代謝を高めるというのは渋谷らしいコンセプトだったと思います。それだけに、完全にモビリティを排除した歩行者空間とすることがゴールなのかというところはちょっと疑問が残るところ。ヒューマンスケールな空間の提案ももう少し欲しかった。ただ、人と車を共存させるための舗装デザインの工夫や、立体感のあるビジュアルなど、渋谷らしいストリートの自由さを感じられ、個人的には好きな提案でした。

GROUP 4

最優秀賞



でこぼこ×えん どおり

～出逢あいにあふれた未来～

PROFILE
メンバー紹介

株式会社日本設計
相澤 航平 Kohei.A

東京理科大学大学院
修士２年
今村 瑶子 Yoko.I

国士館大学大学院
修士１年
柱 知里 Chisato.H

東京大学
学部４年
中野渡 凌 Ryo.N

近畿大学
学部３年
大久保 匡基 Masaki.O

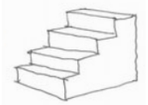
高知工科大学
学部３年
高澤 悠治 Yuji.T

SNAPSHOT
活動風景

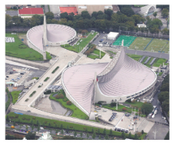
STUDY
渋谷公園通りに現れる”かたち”

渋谷公園通りエリアは、多様な個性を持つストリートとそこに集う人びとによって、アート・ファッション・音楽など独自のストリート文化がはぐくまれ渋谷を代表する流行発信地としてその地位を確立してきました。
私たちはこのエリアを歩くなかで、とあるかたち、”でこぼこ”と”えん”に着目しました。この２つのかたちには、人が集まったり、憩ったりと様々な使われ方がされているように思います。いまなお再開発が進み、ドラスティックにまちの様相が更新される渋谷においても、これらのかたちは、地形的基層やまちのシンボルとして本質的に引き継がれてきた特徴といえるのではないでしょうか。私たちはこれら２つのかたちを鍵として、渋谷公園通りエリアの豊かな将来像を提案します。

でこぼこ



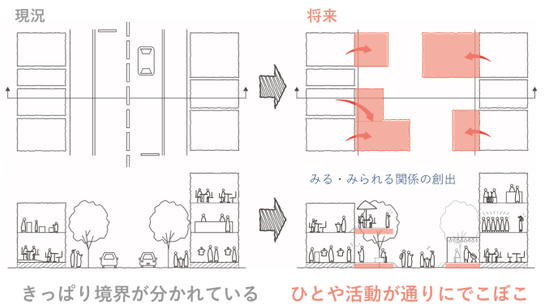
えん

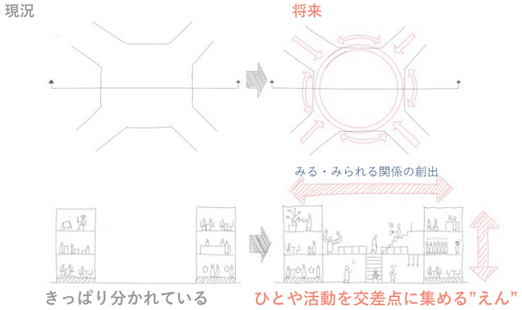


CONCEPT & VISION
公園通り中に新たな出逢いのきっかけをつくる

渋谷公園通りでみつけた２つのかたち”でこぼこ”と”えん”。これらのかたちを組合わせることで、公園通りを訪れた人びとがさまざまな発見や体験と出会うことができる空間を創出します。具体的には通り上に人びとの活動を誘引したい場所には”でこぼこ”を生み出し、人びとが集う空間を創出する場所には”えん”のかたちを作り出します。これらの操作によって、私たちは公園通りに７つの出会いの風景を実現します。

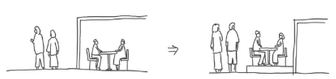
”でこぼこ”と”えん”が出逢いを生みだす





実現したい７つの出逢いの風景

①建物の活動が外に出てくる



②道の主役が人になる

③お隣同士が出会う

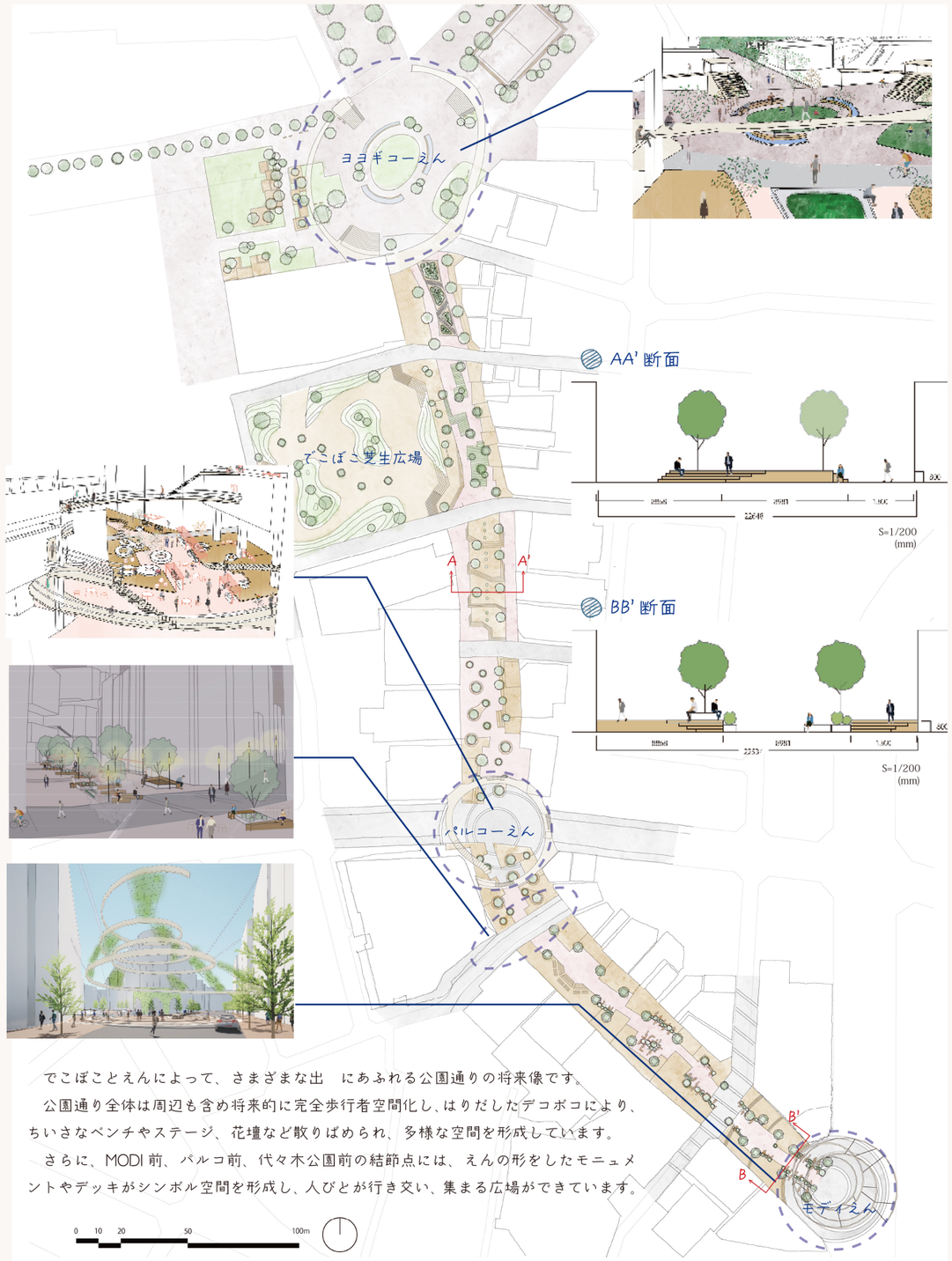
④チャレンジショップを見つける

⑤建物の上階とつながり出逢う

⑥四季折々の植物に出逢う

⑦路地と大通りを行き来したくなる

MASTER PLAN
”でこぼこ”と”えん”がかたちづくる将来像



でこぼことえんによって、さまざまな出　にあふれる公園通りの将来像です。

公園通り全体は周辺も含め将来的に完全歩行者空間化し、はりだしたデコボコにより、ちいさなベンチやステージ、花壇など散りばめられ、多様な空間を形成しています。

さらに、MODI 前、パルコ前、代々木公園前の結節点には、えんの形をしたモニュメントやデッキがシンボル空間を形成し、人びとが行き交い、集まる広場ができています。

DESIGN
出逢いにあふれる渋谷公園通り

代々木公園前交差点”ヨヨギコーえん”

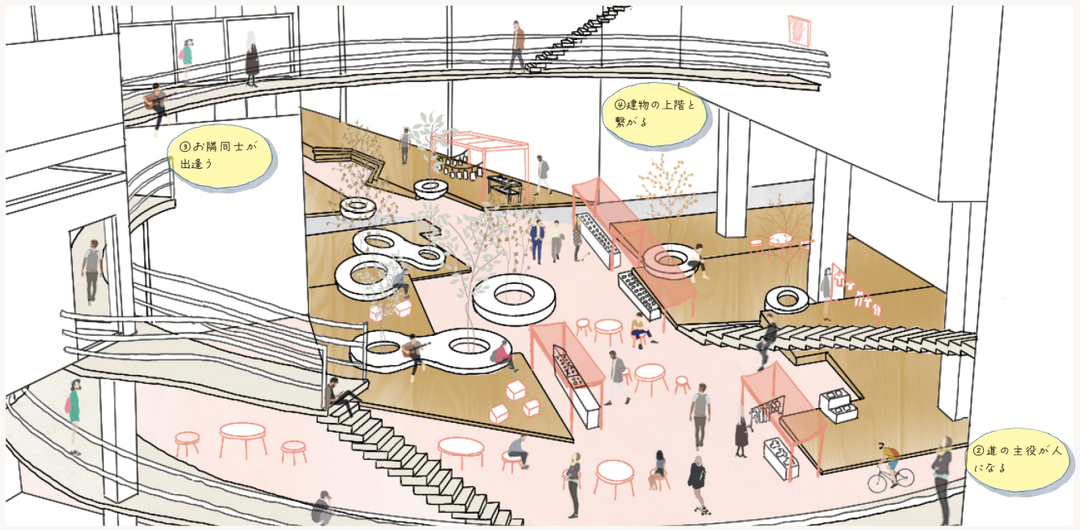
ケヤキの並木道前は、渋谷公会堂、区役所、けやき並木に向かう人々の結節点となり、渋谷と代々木方面を　ぐ大きな役割もあります。そこに、水辺やバスケコートなど人の小さな居場所も作り出すことで、人々が行き交い、集まる広場ができます。

えん形のデッキはシンボルにもなります。また、そこから芝生広場を見下ろしたり、階段上のステージで音楽ライブが起こるなど、デッキの役割は多種多様です。視界を遮らないようになるべく細い形状にする工夫をしています。

PRECO 前交差点”パルコーえん”

パルコ前の広い交差点では、対にあった店同士もデッキを介して出会うことで新たな文化の化学反応が起こります。そこに来た来街者だけでなく、店舗と店舗、店舗と人、人と人、という新たな関係性が生まれることも考えられます。

さらに、本来であれば上の階にアクセスするには各ビルの地上階から入りますが、空中歩廊で　ぐことで様々な高さで人の活動が見えるようになります。タテのつながりだけでなく、ヨコ、更にはえんで　がることが　新しい渋谷の顔となることを期待しています。



でこぼこステージ

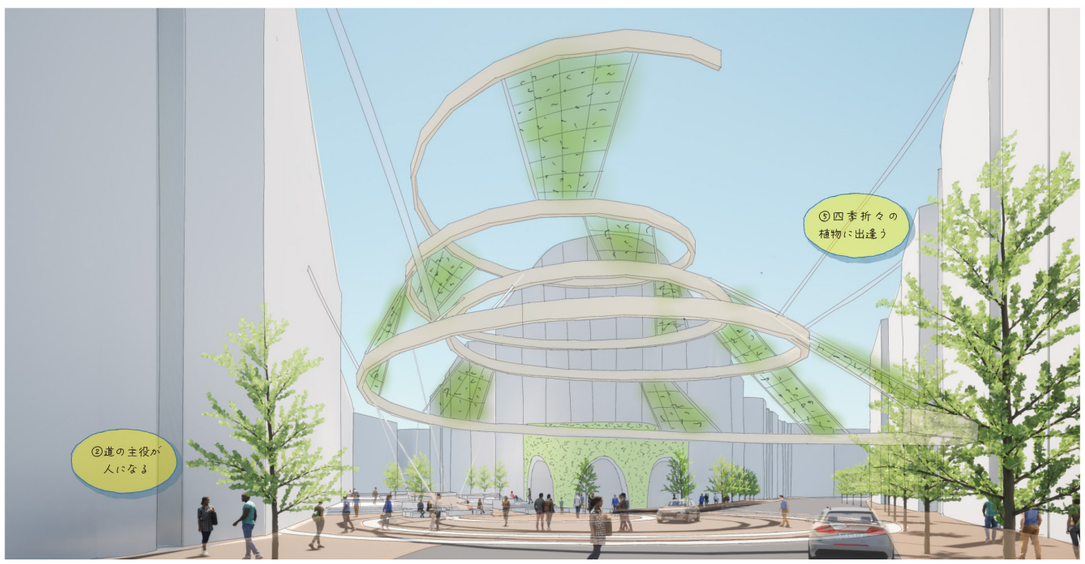
通り一体は、様々な形のでこぼこが張り出し、小さなステージが立ち並んだようになっています。ここでは、イベントとしてチャレンジショップを屋外に展開することができます。歩行者と外に進出してきた店の人が出会う　やかな通りになりま

さらに、夜間にはデザインした照明が通りを彩ります。路地も優しい光で照らされることで、客足を裏路地へと誘います。何気なく通過していた道が新奇の場所へと変化し、上手に使われていくことで自然な風景になります。

MODI 前交差点”モディえん”

MODI 前は公園通りのエントランスとなり、えん形のモニュメントが来街者を迎えます。MODI 既存の壁面緑化に加え、モニュメントにも緑化を施すことによって、渋谷の新たなランドマークとなります。

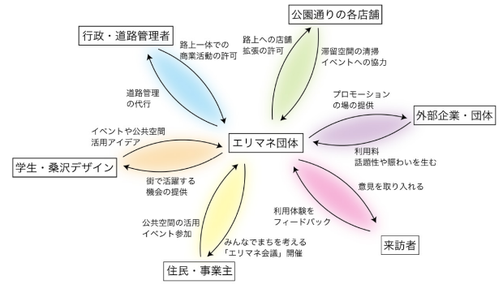
また、ここでは四季を感じる植物に囲まれながら、大通りを人が歩く楽しさを味わうことができます。スマホ社会の現代にも、あたりを見渡し歩けば、今まで気付かなかった何かを見つけたり、感じられるかもしれません。



MANEGIMENT
実現化方策

エリアマネジメント団体の発足

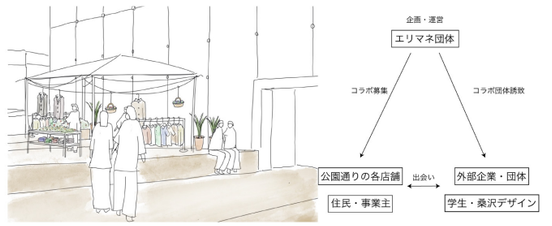
渋谷公園通りを訪れる人びとにさまざまな出会いを生み出すためにエリマネ団体を発足します。団体は各主体の参画を呼びかけ、公園通りの日常の利活用やイベントの運営を行います。これにより、さまざまなプレーヤーがまちづくりに貢献し、その過程で人と人との出会いが生まれ、イノベーティブな公園通りの将来像実現に寄与します。



さまざまなエリマネイベントの開催

エリマネ団体がハブとなって、学生や地域住民、外部企業等が参加し、沿道のフラットな空間を活用したデザインベンチ・アートウォールなどを作成するワークショップを開催します。渋谷公園通りがプロモーションの場となり、来訪者も飛び入り参加させることで、渋谷公園通り上さまざまな出会いを生み出します。また、公園通り沿いで展示したいアーティストと店舗をマッチングし、コラボイベントやチャレンジショップなどを開催し、新たな出会いを生み出します。

▲デザインベンチやアートウォール作成



▲沿道店舗でのアーティストコラボやチャレンジショップ

審査員コメント

GROUP 4

桂 有生 氏

都市の魅力は様々なモノや人、コトとの出逢いだから、その出逢いをデザインしようという野心的な解答。でこぼこと円（縁）のモチーフで解く、というのはちょっと強引？！と思って読み進めると、結構魅力的な空間が提案されていて、細かい理屈はまぁ置いておいて、良いな、と思わせるところに愛嬌を感じます。

上條 慎司 氏

谷地形、高密度という特性を持つ渋谷の町中に仕組まれた交差点上の空中動線は、エリアのダイナミズムを生むものになる予感がした。ただし、その空中への操作と、地上での空間操作とが一連のモノにまでなっていない点が惜しい所ではあった。

小笹 泉 氏

リニアに連続し襞状に染み渡るような公園通りの空間の特徴を的確に捉え、反復する凸凹と円の形を重ねることで空間と場を作り出すという、デザインの意志に溢れた提案でした。既存の空間を観察しては記述し、新しい形を重ねることで都市空間へのインパクトを検討し、言葉（メタ）と形（ベタ）によるストーリーを整合させているように見えます。本ワークショップでこうしたデザインのプロセスを体験したことで、ほかの対象地や条件でも試行錯誤しながらデザインを進めるられるようになったと思います。

今 佐和子 氏

まずはじめに「出逢い」をコンセプトに出してきた点に関心し、街に何が必要なのかよく議論したのだろうなと感じました。改めて資料を見返すと、通りと沿道建物の関係性作りがとても良かったのだが（凸凹にあたる部分？）、円のインパクトが強すぎて凸凹の部分が薄れてしまっていた気がしました。後半の立体パースになった際に、もう少し沿道に焦点を当てて凸凹の表現ができていると尚よかったと思います。お疲れ様でした！

崎谷 浩一郎 氏

でこぼこが襞（ひだ）を生み、そこに発生する「何か」を3つの大きなリング（円）でつなぐシンプルなアイデアを思い切りよく造形に結びつけている非常に気持ちのよい提案。大胆な空間操作によって生まれるアクティビティは渋谷というまちのダイナミズムとあいまって、通りとしてのオリジナリティを生むだろう。あえて言えば襞（ひだ）に発生する「何か」にもう一歩具体的なイメージが欲しい。

御代田 和弘 氏

全体の統一したルールの設定と、個々の代表的なスペースのデザインともにきちんと考えられて構成されていた。また、人々の行動や視点の変化など、シークエンスとデザインの関係性を整理できていることも評価のポイントであった。欲を言えば、「出逢い」というキーワードの展開、例えばデザインから誘発される人々の行動、周囲の地域への滲みだしなどが提案に組み込まれているとより評価できた。

山田 裕貴 氏

公園通りを立体的に見ている点が良いと感じました。公園通りは坂になっているので、多様な高低差が生まれます。その場所の特性を活かした案だと思いますし、具体的なアイデアも豊富で実際にこのような空間ができたら楽しくなるだろうなと思えるものでした。パースを中心とした提案でしたが、実際に模型で見てみるともっと面白い場が生まれているように思いました。

吉谷 崇 氏

渋谷の立体的な地形の魅力に注目した案でした。交差点にデッキをかけ、建物をつなぐ歩廊とするとともに周りの街からのアイコンとするという発想は、かつて坂倉準三が描いた「渋谷再開発計画'66」を想起させ、渋谷の魅力を顕在化させる可能性があると思います。だからこそ、個人的には少し既視感も感じ、デッキそのもののデザイン密度や、階段部分の処理などが気になってしまいました。地上部や建物とのつながりを丁寧に解いていくと、デザインに説得力が増したのではないかな、と思います。

GROUP 5

Group5

メンバー　※2023年3　月時点

山田 汐莉
東京都市大学 3 年

新井 奏音
法政大学 3 年

藤井 汰地
岐阜大学大学院 修士1年

真崎 颯
台東区役所

渡辺 龍平
北九州市立大学大学院 修士1年

齊藤 汐音
国士舘大学 4 年

渋谷・公園通りの読み解き

モビリティシステムの変化や再開発にともなうインフラ整備と、屋外空間の需要の高まりにより、渋谷の都市空間は転換期にあります。ここに住む人も訪れる人も誰もが幸せな時間を過ごすため、私たちは公園通りが根幹の広場となり、街路が枝葉のように広がるシステムをデザインしました。渋谷らしい屋内外の空間やカルチャーが日常として時間的空間的に蓄積された先に豊かな風景があると信じ、ひと中心の公園通りが初めの一段目となるよう考えました。

空間分析

◆広場となる地面 / 空間が視覚的に分節されている

ex) 高層建築・微地形的な高低差・構造的な大通りと街路

▶4 エリアに分け、与条件を各広場の特徴にする

◆公園通りのレガシー

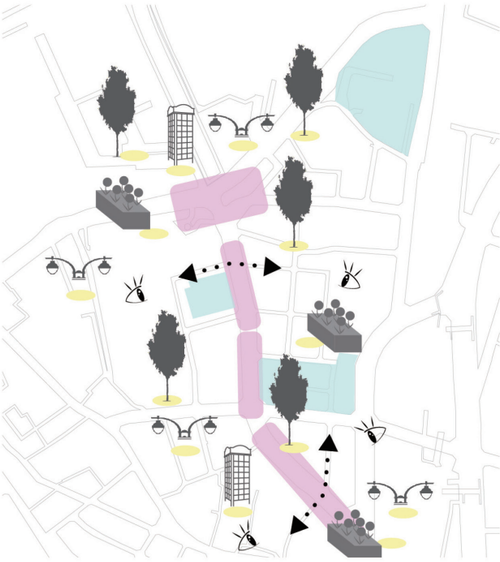
ex) 電話ボックス・高木並木・街灯・花壇

▶公園通り⇔街路の見え方を意識し、寄り代にする

◆再開発

ex) 神南 1 丁目北地区・公園通り西地区・岸記念体育館跡

▶連携して低層部や貫通通路を工夫し、周遊を促す



提案内容

◆コンセプト

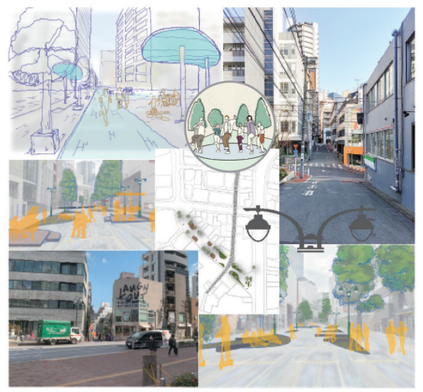
人々の活動が積み重なり築かれる
新しい渋谷の風景を魅せる

提案 1：　エリアの周遊を促す 4 つの広場

提案 2：　キャラクターの異なる街路

提案 3：　エリマネと連動したプチ広場

活動の蓄積は地域のコミュニティ、あるいは空間的なストックとして表れる。上記 3 提案は公園通りのレガシーを起点として初めて成り立ち、階層的に機能することで渋谷のコミュニティを育むきっかけを与える。



将来のエリアデザイン

代々木公園前 広場

代々木原宿方面のエントランスとして、大規模施設と個性豊かなエリアをシームレスにつなぐ空間として、方々に広がりを持つ。通りと街路の見え隠れを意識した。

渋谷ホームズ前 広場

公園通りと東西 2 条の街路が作るスカイラインと、さらにそこから見えるプチ広場への方向性を持つデザインとした。落ち着いた溜りとなる。

PARCO 前 広場

再開発サイト、貫通ルート、商業施設から来る人らに、それとは異なる落ち着いた空間体験を提供する。更なる周遊を促すポンプ的な役割として角地に場を設ける。

MODI 前 広場

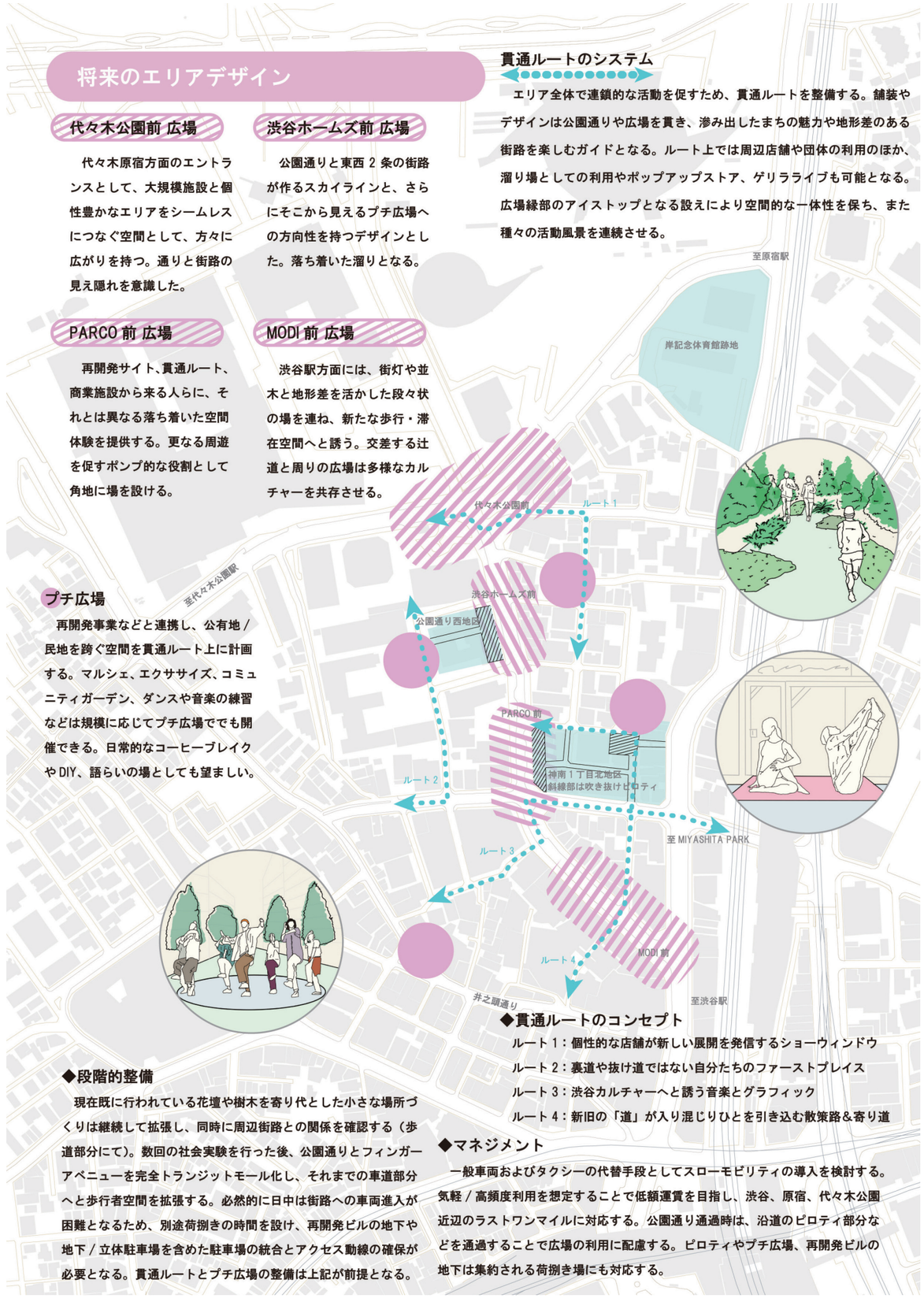
渋谷駅方面には、街灯や並木と地形差を活かした段々状の場を連ね、新たな歩行・滞在空間へと誘う。交差する辻道と周りの広場は多様なカルチャーを共存させる。

プチ広場

再開発事業などと連携し、公有地 / 民地を跨ぐ空間を貫通ルート上に計画する。マルシェ、エクササイズ、コミュニティガーデン、ダンスや音楽の練習などは規模に応じてプチ広場ででも開催できる。日常的なコーヒーブレイクや DIY、語らいの場としても望ましい。

貫通ルートのシステム

エリア全体で連鎖的な活動を促すため、貫通ルートを整備する。舗装やデザインは公園通りや広場を貫き、滲み出したまちの魅力や地形差のある街路を楽しむガイドとなる。ルート上では周辺店舗や団体の利用のほか、溜り場としての利用やポップアップストア、ゲリラライブも可能となる。広場縁部のアイストップとなる設えにより空間的な一体性を保ち、また種々の活動風景を連続させる。



◆貫通ルートのコンセプト

ルート 1：個性的な店舗が新しい展開を発信するショーウィンドウ
ルート 2：裏道や抜け道ではない自分たちのファーストプレイス
ルート 3：渋谷カルチャーへと誘う音楽とグラフィック
ルート 4：新旧の「道」が入り混じりひとを引き込む散策路＆寄り道

◆段階的整備

現在既に行われている花壇や樹木を寄り代とした小さな場所づくりは継続して拡張し、同時に周辺街路との関係を確認する（歩道部分にて）。数回の社会実験を行った後、公園通りとフィンガーアベニューを完全トランジットモール化し、それまでの車道部分へと歩行者空間を拡張する。必然的に日中は街路への車両進入が困難となるため、別途荷捌きの時間を設け、再開発ビルの地下や地下 / 立体駐車場を含めた駐車場の統合とアクセス動線の確保が必要となる。貫通ルートとプチ広場の整備は上記が前提となる。

◆マネジメント

一般車両およびタクシーの代替手段としてスローモビリティの導入を検討する。気軽 / 高頻度利用を想定することで低額運賃を目指し、渋谷、原宿、代々木公園近辺のラストワンマイルに対応する。公園通り通過時は、沿道のピロティ部分などを通過することで広場の利用に配慮する。ピロティやプチ広場、再開発ビルの地下は集約される荷捌き場にも対応する。

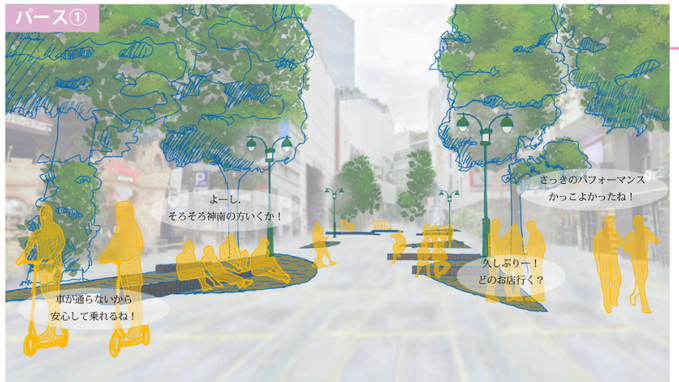
エントランス空間（渋谷モディ－PARCO）

渋谷モディから PARCO の間は、単なる公園通りの端部であるのみならず、センター街・井の頭通り方面より，神南方面へと続く辻道があり、細街路を組み込むエントランス空間である。

第一に，通りの中に入りたくなるよう、見る・見られるの関係を意識した滞留空間を設置した。この滞留空間の配置は，公園通りのシンボルでもある既存の街灯と電話ボックスの位置を意識し、その周辺にに配置する計画である。また、神南方面へ通じる辻道を、舗装を変えることで強調し人を誘導するように設た。

ファサードが面白い建物だらけ。中でも、PARCO の異質な雰囲気は群を抜いており、アイストップとして機能していることからモディから PARCO までを一つのエリアとした。

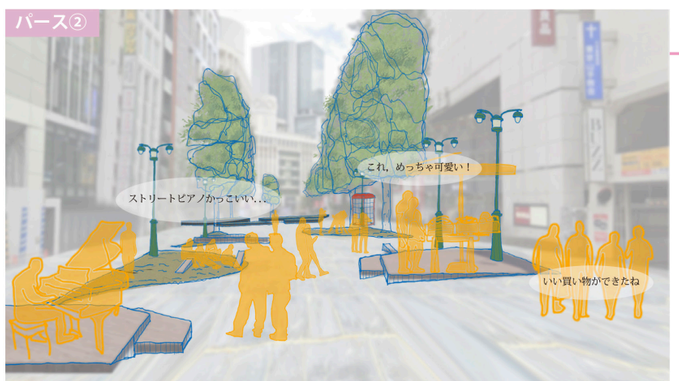
神南エリアにつづく辻道。奥に行けば行くほど、洋服もお店もディープになっていく。フリークストア手前の急勾配な坂により、奥の店舗建築が際立って見え面白い道である。



居心地のよい滞留空間

公園通りへの人の誘引を考えた際、第一に居心地がよく、見通しのよい空間である必要性を感じた。そこで、モディ前に芝生とベンチを配置し、滞留空間を設けた。ベンチは、パーソナルエリアと座った人の目線を考慮して配置計画の検討を行った。

公園通りの勾配により、通りと並行に設たベンチは座る場所によって高さが異なり、多様な利用パタンを生み出す。また、通りに垂直に置かれたベンチも、芝生に座った際の背もたれや机など，多様な利用パタンが考えられる。



広場のような通り

PARCO からモディ方面を仰ぐと、沿道の建物とマルイの建物で囲まれた広場空間の演出ができると考え，ウッドデッキの設置による実現を試みた。

ウッドデッキの上では、マルシェや音楽イベントなど、デッキのテリトリーが許す限りのプレイヤーが主体となった場の使いこなしが可能となり、新たな公園通りの風景を成す。

また、ウッドデッキの周りに立つと、細街路の存在に気づくように配置してあり、細街路へと誘導する機能も有する。

公園通りの連結空間（PARCO ー渋谷ホームズ）

PARCO から渋谷ホームズの間は、北側は代々木公園方面、東側は勤労福祉会館の再開発予定地が接している。また、公園通りのコアとなる PARCO 前広場を含む。

街灯や電話ボックスを手がかりにアイストップの場を創ることで、現在の PARCO 前の広場を、歩行者の活躍の場に侵食されていく公園通りの広場空間とした。アイストップにした場は、周辺の店舗の人、渋谷公園通りに訪れた人が出会いにぎわう空間としてる。

PARCO 前から代々木方面を見ると、直線的な道路であることがわかる。この直線的な道路に垂直に細街路が接続しており、T 字路の箇所が数カ所見受けられる。（出典：Google）

細街路から公園通りを見ると、T 字路であることから目の前がアイストップになっており、T 字路を目掛けてなにか仕掛けができないかとグループ内で議論が繰り広げられた。（出典：Google）

公園通りと細街路をつなぐ空間

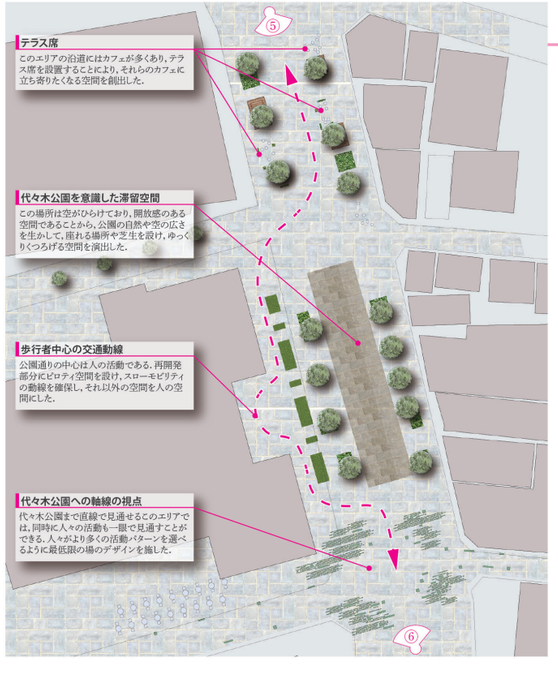
PARCO 前の広場から代々木公園に向かって、電話ボックスと街灯がフォトジェニックな場となる。公園通りを細街路とつなげる滞留空間を創出することで、通行人の周囲の店舗への関心が増加する。

また，勤労会館の再開発地をセットバックすることでスローモビリティの通路を確保しする。広場全体を歩行者空間としながらも、タクシーの乗降や地下駐車場の出入口など種々の問題に対しては，利便性と公益性を比較しながら目指す渋谷公園通りを実現する。

新たな渋谷に出会う空間

公園通りの特色は通りの裏側に特色のある店舗がひしめき合っている点である。そこにこそ公園通りの特色があり、他の地域や単調な商業地区との差別化が可能である。

そこで、通りにアイストップの場を設置することでそれら特色のある店舗によるその場の利用を可能とし、さらに店舗は PR 効果も得られるため、通行人は新たな渋谷と出会うことができる。



公園から続く緑の空間（渋谷ホームズー LINECUBE）

渋谷ホームズから LINECUBE の間は、代々木公園への直線的な軸線と、宇田川町交差点から広がるスカイラインが特徴である。代々木公園への軸線を意識して歩道と車道の境目のない舗装を設け、道路脇には公園の並木へと連続する芝生を設けた。街路方向のパターンを用いて広場を拡張した。また、再開発予定の渋谷ホームズの公園通り沿いにピロティ空間を設けて交通動線を確保することで、利用可能な広場空間を拡張した。LINECUBE 付近には、通りの軸線とつながる開けた空間と滞留空間を設けた。

LINECUBE へ向けてスカイラインは開けている。地下駐車場への入口がある。（出典：Google）

スモールエリアの核となる交差点。（出典：Google）

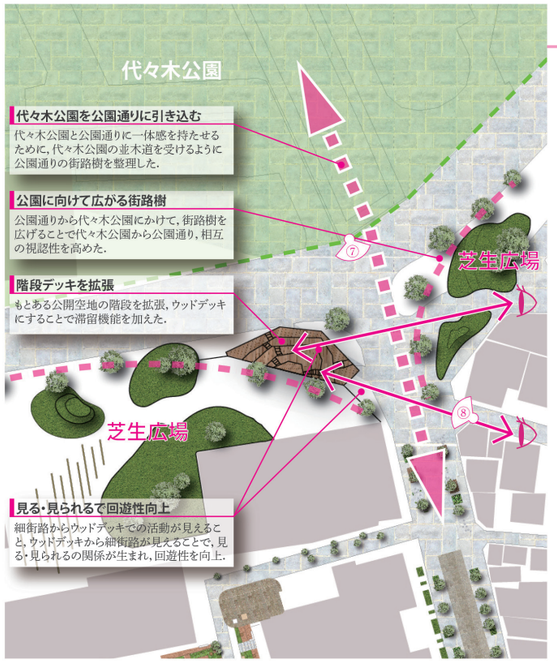
スカイラインを意識した活動の場

LINECUBE 周辺は歩道が狭く、地下駐車場への入り口が通りに併設されている。ここは公園へかけて、スカイラインが開けている特徴を活かし、通りの軸線とつながる場や滞留空間を作り出した。樹木を LINECUBE 前にのみ設置することで、開放感のあるデザインを意識した。

代々木公園への軸線の始点

現在の宇田川町交差点は、両隣の建物高さが変わり始めるため、シークエンス景観として面白い。しかし、狭窄な歩道、あるいはベンチや立ち止まれる滞留空間が少ないことから退屈さを感じるかもしれない。そこで、活動の周囲や選択肢が増やす場を設計した。

広場空間の軸となる街路樹の植栽桝は、ベンチやテーブルとしての利用も可能であり、それぞれの桝が 5，6 人に向けた催しのステージとなっても良いかもしれない。



公園から続く緑の空間（LINECUBE ―代々木公園）

LINECUBE から代々木公園の間は、公開空地が面しており代々木公園と接続する。そのため、公園から通りや公開空地に緑が引き込まれ、連続する空間とした。

公園から公開空地へはシームレスな流れで、通りから公園へは緑が広がるように樹木を配置した。また東側の街路から人々の活動が見えるように公開空地の階段を拡張し、デッキとして設えた。樹木や芝生のエリアなどの緑によって、分断されていた公園通り・代々木公園・公開空地が一体的となる。

公園通りから代々木公園を向かうと見通しが良く、空が開ける。

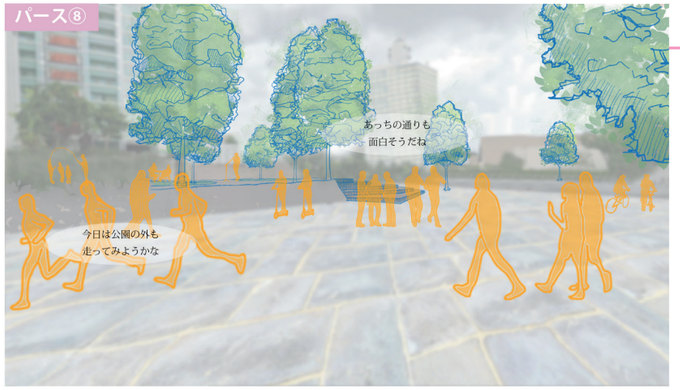
（出典：Google）

イエローストリートから公園通りに抜けると公開空地が見える。しかし、現状では利用されている様子はなく、言葉そのままの意味の空地である。

公園と通りをつなぐ並木道

代々木公園と公園通りが空間的・活動的に断絶していると感じた。

そこで、代々木公園の緑を公園通りにも引き込んで一体的にするため、公園の並木道を通りの街路樹と接続した。また、通りから公園に向かうと坂を上っていくにつれて空が開ける印象がある。そのため、通りから緑が広がっていくように樹木を配置し公園の並木と接続し、より空間が開けていく印象を強くした。

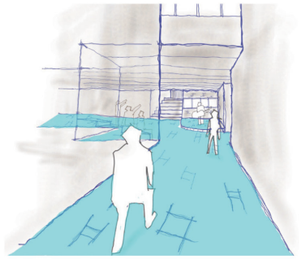


開かれる公開空地と緑地

イエローストリートやコルネット通りから公園通りを見ると、公開空地が開けて見えるが、滞留する人々は見られない。そのため、現在の階段を拡張しデッキに設え、人々の活動の場を大きくした。

また、公園通りの東側には垣根があったが、道路を狭めていた。そのため、垣根から芝生に変え、さらに、公開空地の奥にも広い芝生の広場を設け、代々木公園と一体的な開かれた空間とした。

活動を支えるエリアマネジメント

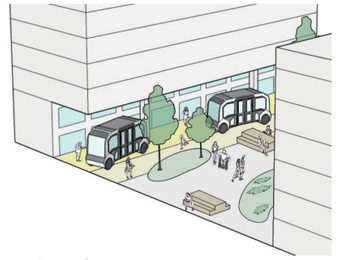


◆貫入通路

大規模敷地の単調な建築壁面は歩行者や住民に退屈な印象を与え、通行の疎外となりかねない。再開発予定地の既存街路部分は、通行可能な貫入通路とすることで過去の記憶を蓄積するとともに、新旧要素の融合を図る。また、屋根が設置されたり、吹き抜け空間となることで多目的利用のプチ広場を創出する。

◆再開発ビル ピロティ空間

再開発ビルには、セットバックとピロティ空間の確保を求める。スローモビリティの動線を通すとともに、広場空間における広々とした利用を促す。動線以外の場所は、1 歩退いて守られた隠れ場として溜り場を設えることが可能となる。



◆コミュニティガーデン

再整備予定の小学校敷地、狭窄街路、再開発ビルを連携させ、住民の主体的な利用を可能とする空間。街路景観への寄与に留まらず、ここをきっかけに子どもやお年寄りなど多様な人が関わるきっかけとなる。

審査員コメント

GROUP 5

桂 有生 氏

ひとのアクティビティを道路に展開するため、小さな居場所としての広場が徹底してちりばめられている。再開発やスローモビリティをフックにして界隈空間へ導いているので、そちらでの仕掛けや空間提案があるとなお良かったと思います。公園とのつながりも含めて、全体を丁寧に解こうとしているのが良いので、もう少し提案のバリエーションがあると、奥行きが生まれたと思います。

上條 慎司 氏

街路の平面線形的な折れ、縦断線形的な折れを掴み、それを広場的に領域を形成する要素と捉えた点が良かった。その各閉じた領域毎に展開されるアクティビティーやファニチャーデザインにもう一歩、ここならではのユニークさが欲しい所であった。

小笹 泉 氏

くまなく綿密にアイデアが張り巡らされおり、とても誠実で隙のない提案でした。全体的な分析と部分的な提案にそれぞれ説得力がありました。一方でプレゼンテーションはすこしぼんやりした印象です。今回のイベントがデザインワークショップだったことを思うと、全体と部分に張り巡らされた意志を表現する印象の強いドローイングがあると良いな、と欲が出てしまいました。空間を表すはっきりとしたドローイングを描いた途端に、提案が世に問われることになるでしょう。デザインは表現と批評の緊張のなかで行われるものだと思います。

今 佐和子 氏

他グループと比べるとコンセプチュアルではないのだが、位置を含めて「どんな風に変えていきたいか」が圧倒的にわかりやすいプレゼンでした。行政で働いていて「わかりやすさ」の大切さを日々実感しており、一番伝わる提案になっていたと思います。路上にデッキを設置することで、歩行者やモビリティの移動速度を遅くさせることができていて、より滞在機能の高い道路空間となっている提案と感じました。お疲れ様でした！

崎谷 浩一郎 氏

見る、見られるという関係を生み出す場が、通り全体に対してひとつひとつ丁寧にレイアウトされている。それぞれの場は通りに適したスケールで構成しようとしているし、その場が再開発にも波及することが意図されたジェネラティブなデザインだ。人々の活動が重なり心地よい通りになりそうなだけに、その積み重ねの先に街区全体にどんな波及効果が期待されるのか言及があっても良かったのでは。

御代田 和弘 氏

視点と視対象との関係性、利用者の行動など、丁寧な調査・分析から組み立てられていると感じた。またシークエンスや見る・見られるの関係を意識して要所をデザインすることで、人の行動・活動をコントロールする発想も評価できた。ただ、デザイン提案という点では、全体や個々の場のデザイン検討やその説明も乏しく、ややもの足りない印象であった。

山田 裕貴 氏

グループ5も坂道である場所の特性をうまく取り入れようとしている点が、とても好意的に感じました。また、みちを主体とするのではなく、デッキによる場を中心とした空間構成を目指している点が魅力的だと感じました。みちから考えるのではなく、小さな場所から考えるという思考の転換がユニークな提案だったと思います。

吉谷 崇 氏

周辺のまちとの繋がりを丁寧に読み解き、通りの中で起こるストーリーやシーンを具体的に描ききっていたことが印象に残っています。使われているデザイン言語はどこかで見たようなおとなしいものが多く、大胆さに欠けたのがちょっともったいなかったかなと。でも、微地形を捉えたヒューマンスケールな提案には実現性も感じられ、好印象でした。

4) 講評会・トークセッション

渋谷公園通りデザインワークショップ講評会

主催：渋谷公園通り協議会
日時：令和５年３月26日（日）午後２時〜午後６時
会場：アットビジネスセンター 渋谷東口駅前 503号室

講評会参加講師　8名

崎谷 浩一郎
EAU 代表取締役

吉谷 崇
設計領域 代表取締役

山田 裕貴
Tetor 代表取締役

上條 慎司
上條・福島都市設計事務所 共同主宰

御代田 和弘
4FRAMES 代表

小笹 泉
IN STUDIO 共同主宰

桂 有生
横浜市 都市デザイン室

今 佐和子
国土交通省 関東地方整備局

1. 講評会概要

1) 講評

吉谷氏：世の中が変わりつつあり、空間に求められる役割も変化している。渋谷のような都市部では、オープンスペースの役割が経済の要請に引っ張られる。一方、地方部においては、人口減少等の社会的な要請に引っ張られ、空間がそれらの要請に後追いする形で形成されていると認識している。そのため、思い切って空間を変えることはなかなかできない現状がある。
今回は、思い切って形を与える提案が多かったのが印象的であった。

桂氏：学生の方々は最新型の人間であると感じ、教えられることが多かった。自分とは異なるものの見方をしている学生が多いことを随所に感じた。
また、横浜の都市デザイン室では、3つの“間”（時間・空間・人間）をデザインすることが都市デザインだと考えている。今回の提案においても、これら3つが意識された提案に対して、良い印象を持った。

山田氏：将来のビジョンを作る際には、強い形やビジョンを示す手法と、地域の方々に寄り添う手法の2つがあると考えている。今回の提案では両方が見られた。この後の審査においてもどちらが選ばれるのか、興味深い。
私の評価視点として、視点の広さを重視している。対象地周辺への波及効果や持続性に対する提案が含まれていた案を評価したい。

上條氏：あえて、厳しい意見を述べると、どの班も街路のデザインに縛られてしまっていると感じた。それぞれのアイデアは、オリジナリティのあるものであるが、街路のデザインはあくまで一つの記号であり、公園「通り」としての街路デザインに縛られずに、それぞれの班で積み上げたものを自由に表現できれば、より具体性の高い面白い提案になったのではないかと感じた。

崎谷氏：レクチャーの際に、ローカルスタンダードをつくり上げるためには、見立てと巻き込みを考えようという話をした。見立ての部分で、みちをみちとして見立てるか、それ以上のものと見立てるのか、あるいは、公園を公園以上のものとして見立てるか、等が審査の論点になると感じている。

今氏：出会い、期待感、エネルギー等、見えないものをデザインで可視化する提案が多く、感動した。
また、行政の身として、気づかされた点は、都市の「立体感」についてである。提案には、都市の立体感をデザインする視点が多く、多くの学びを得た。
今回のワークショップでは、周辺の地権者などの関係者が多く関心を寄せているため、そこに訴えかける提案があれば、実現していけるのではないかという期待感がある。行政が管理する道路を変えることは容易でないが、沿道の方の賛同を集めながら、今回のような絵を見せることで実現に向かっていけると良いと感じる。

御代田氏：道路の枠を超えられないという課題は、今回のテーマにおいては、実現可能性を考慮した案を求めていた特性上、難しかったのではないかと感じる。
また、エスキスの段階でも何度も言っていた話ではあるが、どの班もまだコンセプトが弱い。地元の人間の立場から考えると、「これ良いでしょ」という提案に対し、「なんで」という回答がつきものである。「なんで」という質問に対して論理的に説明されないと、良いかどうかを判断できないという状況が往々にして起こりうる。今後も仕事する上で地元の方々とお付き合いする際には、必ず論理性が求められる。コンセプトメイキングとデザイン検討を行き来するトレーニングが非常に重要になる。

小笹氏：提案のレベルはもはや学生の領域とは思えず、それゆえ講評会も厳しい意見が飛び交うこととなったが、それこそが参加者の努力の賜物であると感じる。お疲れ様でした。

2) 投票

	Group1	Group2	Group3	Group4	Group5
小笹			○	○	
吉谷			○		○
上條	○			○	
山田	○			○	
桂	○			○	
崎谷	○			○	
今	○				○
末	○			○	
御代田		○		○	
計	**6**	**1**	**2**	**7**	**2**

3) 公開審査

崎谷氏：投票ではGroup4が最多得点を獲得している。Group4以外を推奨している方の意見を聞き、判断しよう。

小笹氏：Group3推しである。特に、官民境界の張り出し部分を誰が作るのかという部分が興味深く、批評的であった。「誰が作るかは分からないが、作った方が良いもの」を提案していたと認識している。
これに対し、私なりの回答は、建築側の人間が作ればよいのではないかと考えている。建築にとって良いものであるが、本来建築が扱ってよい場所を超えた場所をデザインすることとなる。その点が、世の中の制度や職能に対する提案として捉えることができ、興味深かった。
一方、建物のオーナー側が独断で設計することになると、まちの景観を破壊することとなる。そのため、街路側がレギュレーションやデザインコードを作成する必要がある。そのような提案となれば、より高評価であった。
そして、今後に向けて、どのような人間がそのレギュレーションを作成できるのかと考えるとわくわくする。例えば、“タウンアーキテクト”と呼ばれるようなひとがまちに存在し、建物側と都市・道路側の仲介になるような職能が今後必要になるのではないかと考えた。

吉谷氏：私も同様にGroup3を推した。先ほどは、みちを見立ててみち以上のものを提案できればという意見があった。私はその一方で、この提案ではみちをみちとして素直にデザインしたところが良かったと感じている。将来の道路空間の舗装パターンとして表現されたグラフィックも分かりやすかった。
また、官民境界を越えて張り出していく提案は、渋谷ならではのわくわくさせる提案であり、地元の沿道の方々とつくり上げていく絵がイメージできたので、そこを評価した。

崎谷氏：最後にGroup3と迷い、Group4にした。Group3のコンセプトである、「スムージーが基礎代謝を上げる」という言葉を理解しきれなかった。「スムージー」というワードや「まちの基礎代謝」というワードには、非常にわくわくさせられたが、それらの意味を最後まで理解することができなかった。
先ほど吉谷氏の意見にあったように、徹底的にみちで勝負したところは評価している。その一方で、今回の提案は、何かしらの新しい要素を用いて「スムージーをかき混ぜる」必要があったのではないか。「スムージー」にはたいていメインとなる果物があるが、渋谷において、メインとなる果物は何か、がより具体的に語られていれば良かった。
また、基礎代謝を上げる要素が「期待感」と「エネルギー」という提案であったが、もう少し科学的に、見立てをうまくできればよかったのではないかと感じた。

桂氏：Group3とGroup1で迷い、Group1とした。Group3の「スムージー」というワードは、現状の渋谷が既に「スムージー」であり、それを追認する提案であったと感じている。対象エリアを4色に区分けし、それらが存在することが価値であり、それを「スムージー」と表現してしまったことが良くなかったのではないかと感じた。
その一方で、「空間・時間・人間」を最も扱っている提案はGroup3であったとも考えている。すなわち、マクロな視点とミクロな視点をうまく取り入れつつ、渋谷の可能性を一番信じて「スムージー」というワードで優しくプッシュした提案であったと認識できる。いかにせよ、「スムージー」というワードに負けてしまったと感じる。

山田氏：Group3の提案について、「スムージー」の素材について言及されていなかった。今回の対象地は、渋谷であり、公園通りであるということが、非常に重要であり、そこをしっかりと捉える必要があった。
自分は神楽坂で商店会役員をしているが、都心では開発圧力や地縁者の関係等含め、多くの力が働いていると常に感じる。まちのビジョンを作るためにはそれらの要素を捉え、パワーを引き出す必要がある。
その意味において、Group4の提案では、まちのあらゆるパワーを引き出しつつ、協働して作っていけるのではないかという可能性を感じた。
また、まだ議論になっていないが、Group1の提案は視点の広さが良かった一方、具体的な空間がどうなっているのかを把握しきれなかった。Group4では具体的な空間までしっかりと語られていた。しかし、Group4の提案では、エリアの周辺に対してどう影響するのかがあまり語られておらず、Group1とGroup4が合わされば良いと考え、Group1とGroup4に投票した。

上條氏：Group1について、広域的な視点は良かったものの、デザインはどこかで見たことがある形を用いているという印象をもった。あてはめたストラクチャーの用い方は上手であるが、ある意味、オーソドックスな都市デザインを展開しており、渋谷なりの形を見いだせていないのではないか、と感じた。
一方、Group4の提案では、大きなストラクチャーに対する説明はないが、渋谷なりの形となる可能性を一番感じ、それを広域に展開できると感じた。そして、広域的な提案も含めればよかったと考えるが、審査員としてはその可能性を十分に感じる提案であった。

崎谷氏：Group1の提案は、見たことがあるストラクチャー（噴水等）を流用したという意見に対し、私はわざとやっているのではないかと評価している。

上條氏：そこは私も気になっているので、ぜひ聞いてみたい。

1班長谷川：代々木公園を大切にしたいという思いがあり、そこがストロングポイントであると考えている。提案においても、公園らしさを表現したいと考え、様々なリサーチを重ねる中で今回のような提案となった。

崎谷氏：代々木公園には、噴水があるのか。

1班加藤：代々木公園には、しっかりと囲まれたいわゆる噴水がある。一方、今回の提案では、代々木公園と通りの境界となる空間をどのようにしたいかを議論し、はっきりとした形のない噴水を用いた。

崎谷氏：MODIの前にも噴水があったが。

1班及川：公園にありがちな噴水という要素は意図的に用いているが、公園とまちの中間領域にあるべき噴水の形を深く検討した。

桂氏：質疑の際に、「公園とは何か」を質問したのもそのような意図である。公園らしい要素を、ある意味“記号的”に用いたのではないかと感じた。

1班及川：代々木公園を訪れた際には、噴水の周りでそれを眺めるひとがおり、その風景自体が印象的であった。今回の提案では、公園のそのような風景を単純に用いるのではなく、渋谷公園通りでどうあればいいかということを再解釈し、表現しようとした。

桂氏：逆に、代々木公園にない要素を公園らしさとして用いたものはあるか。

1班長谷川：水を介したコミュニケーションを生み出そうと考え、雨庭や貯水システムを取り入れた。

崎谷氏：このような視点が環境分野を巻き込めるのではないかと感じ、評価した。

今氏：Group1とGroup5に投票し、Group5推しではあるが、Group1に対してコメントしたい。Park-ableという雰囲

気がうまくイメージできなかった。どのようなイメージなのか。

1班長谷川：北谷公園やMIYASHITA Parkなどの多様な公園を巡るのが渋谷の新たな楽しみ方ではないかということを考えている。そこに新しい渋谷らしさを感じていただきたい。

吉谷氏：今の話に通じるが、公園の魅力をつなぐという操作を、なぜ公園通りで行わなければならないのかをあまり理解できなかった。ひとが滞留したい場所にはなんとなく緑を置く、あるいは環境が大切だからなんとなくグリーンインフラを活用するなど、あらゆる要素がなんとなく記号的に扱われているという印象を拭いきれなかった。もう少しファンタジーに振り切った提案として良かったのではないかというように感じる。

山田氏：Group1の提案は、公園通りとしてではなく、東京都のマスタープランとしての提案であればもう少ししっくりきたのではないかと感じた。

小笹氏：Group1の提案は木陰による空間をうまく表現できなかったのかと感じる。木を記号ではなく空間を生み出す要素として表現できれば良かった。
また、断面図や長断面を用いる、あるいはロンドンの公園化されたビジュアルイメージ等のような、よりリアルな表現等があれば、より伝わったのではないかと感じる。

御代田氏：Group2とGroup4に投票した。2と3は挑戦的な提案であり、Goup1・4・5はまとまりのある提案であったという印象である。その中でも、マネジメントの視点にまでしっかり踏み込んで提案されていたGroup4を評価した。
また、Group5について、エスキスの段階では視対象をシークエンスとしてつなぐ提案があったが、そこをより強化した案であれば面白かったのではないかと感じている。

崎谷氏：Group5を推し、Group4を推さなかったのはなぜかについて聞いてみたい。

今氏：1票入れるとすれば、Group5に投票していた。デザインを専門にしていない立場としては、Group5の発表が一番聞きやすかった。提案については、たびたび出てきた“プレイヤー”の活動の具体性が欲しかった。

吉谷氏：Group5に投票した理由として、最も周辺の店舗への影響が語られていたという印象を受けたからである。通りを活用し、店舗等の活動の場所を仕掛けていく手法は起こりうるだろうと考えた。それを行政がやるのが良いのかという問題はある。
また、通りのデザインとしても、それぞれのパーツが寄せ集められた印象があるが、プログラムそのものの説得力があった。質疑の際に質問があった、横道に対する提案をしきれなかったところは残念だったが、その可能性を感じる案として評価した。
Group4の案も良かったが、「でこぼこ」と「えん」という要素の説得力がやや弱かったという印象をもった。特に「えん」の要素は形として非常に強いため、様々な場所で成り立ちうる空間操作である。渋谷では、109のように円筒型の建築（えん）をアクセントに用いる思想がある。今回の提案で、そのような思想に乗っかるのであれば、さらに掘り下げて説得してほしかった。

御代田氏：Group2について、この提案だけ、周辺の細街路に対するアプローチを明確にしていた。提案では、「生態系」というワードを用いていたが、その考え方が最もよく表れていたのは、細街路におけるアクションプランであった。プレゼンには、そこの話が欠けていたためもったいなかった。しかし、その提案を空間のデザインに反映し、プレゼンできれば、より評価されていたのではないか。

全員：最優秀賞はGroup4とする。

2. トークセッション

小澤氏：協議会の今後の活動に向けた示唆をいただきたい。渋谷公園通り周辺の裏路地の活かし方等について、発言いただきたい。

御代田氏：裏路地という言葉が正しいのか、細街路と呼ぶのかも論点である。Group2の議論を借りれば、渋谷公園通りと周辺の街路は性格が違うものの、両方とも表と捉えることができる。
そして、今後のデジタル化等の動向を考えると、実店舗やリアルな街路空間の価値を再考し、活用していく必要がある。
また、提案の中では、走るモビリティに対する提案が多かったが、レクチャーの際に紹介した、滞留するモビリティの提案が欲しかった。滞留するモビリティの最大の特徴は、価値を入れ替えられる点であると考える。そのようなものが細街路に展開されれば新たな価値が生まれると考える。
そして、それらをエリアで捉え、様々な要素を協議会がコントロールしていけば、それぞれの性格を活かしたアクションになっていくのではないか。

小澤氏：横浜の視点から見るとどうか。

桂氏：横浜の関内エリアと渋谷の神南エリアの性格がやや似ていると感じている。さらに、渋谷には横浜駅と関内駅のような性格と、加えて居住エリアも存在しており、その密度感や多様性が横浜とは異なる印象である。また、関内エリアではひとの活動が見えにくく、建築内部で行われてしまっている感覚があるが、神南エリアでは、ある程度ひとの活動が可視化されている。
そして、建築上層階をつなぎ、出会いを生み出すという提案のあった4の案が良かった。SLOTHの上層階には、テラスがあり、そこで寝ていた参加者もいたが、あのような様子が物理的につながれば、面白いのではないかと考えている。関内エリアでも、屋上に様々な活動があるが、その様子を見ることができない。それらをつなげられれば、面白いのではないかと感じている。渋谷はそのポテンシャルが高い。

小澤氏：では、立体的な空間の使い方について議論しましょう。

崎谷氏：このエリアの魅力的な部分は、地形があり、また、細街路には半地下、地下空間等がありおしゃれな雰囲気があるところである。
まちのリアルな空間の価値を考えれば、美容院などの定期的に訪れる場所があるということが大切であり、そこへ行き来する際に「どのような風景のなかを歩くか」ということが重要と考える。渋谷が持っているおしゃれな雰囲気や装いが空間に滲み出してくるエリアとしての公園通りの今後に期待したい。
それを実現するひとつの方法として、公園という概念を超えた場をつくり、渋谷を訪れるおしゃれなひとの活動と一体となって、立体的な風景を生み出していくことがありうるのではないか。

小笹氏：今回の提案は、公園通りだけでなく、細街路においても実現できる提案が多かった。みちが細ければ細いほど、あらゆることを実現しやすい。周辺への波及を考えれば、エリア全体を牽引する存在として公園通りをデザインし、「許された状況」を生み出すことが有効であると考えられる。

山田氏：今回の提案ではあまりなかったが、沿道の建築との関係をどうつくるかということが重要と考える。レクチャーの中で、神楽坂では、セットフロントによるまちなみの形成と賑わい創出を目指していると話をした。

公園通りは、通りの左右で街区の大きさが異なる。それらの個性を活かしながら、通りと一体的にデザインする視点が重要と考える。そして、地下や2階以上の内部の活動を含め、空間と融合させるビジョンをつくっていくことが大切ではないかと考える。

小笹氏：「建築類型と都市形態」という言葉がある。都市、地域により、建築に繰り返される類型には特徴がある（京都、バルセロナ等）。すなわち、まちの骨格がしっかりとしていれば、建築側は同様の形で応答し始めるということである。東京にはそのような建築類型がないといわれることが多い。
例えば、渋谷公園通りにおいて、今回の提案のようなまちの骨格を形作ったうえで、今後、それに応答する建築類型を提案していくことができるのではないかと期待した。

吉谷氏：渋谷のまちには今も昔も魅力がある。学生の頃、渋谷を歩く際は、宝さがしをしているような感覚があった。渋谷というまちで何かしら挑戦をしたいと考えるひとは多いはずであり、そのようなひとに対して間口を広げていくということが今後重要となるであろう。そのための場として、公園通りがあるのではないか。
空間として、大きい通りより小さい通りの方がデザイン的に面白く、大きい通りのデザインは難しい。細街路の魅力を活かす建築類型の展開は、非常に興味深い。

上條氏：同様に、渋谷の面白さは細街路で宝さがしをする感覚にあると考える。
そのうえで、渋谷公園通りを捉えなおした際に、公園通りが「主」であるととらえるか、細街路の「従」と捉えるかがデザインの分かれ目になりうるのではないか。Group2では、「従」にするというコンセプトを設定したが、提案された形は「主」になってしまっていた。やはり、主従の位置づけをしっかりと議論する必要がある。
例えば、公園通りを強い「主」であると捉え、細街路は「従」としてより面白くなる、と考えるか、さらには、「主」である公園通りが消えていき、「従」がより強化されていくのか、というように、細街路を魅力化するための公園通りのあり方を検討する必要があるのではないか。

小澤氏：まさに、渋谷のストリートカルチャーとウォーカブルに関する議論である。渋谷には、挑戦したいひとが多くおり、彼らの活動の場としてストリートのあり方を考えることが重要となる。
また、今後はこのプラットフォームをサステナブルな活動としていく必要がある。その観点で議論したい。

今氏：今回はどの提案もウォーカブルな街路空間を念頭においた提案であり、そのような潮流を外部に展開し、賛同者を集めていくことが今後のステップとなると考える。

御代田氏：サステナブルな取組とするためにはお金・人手が大きな課題となる。渋谷ではこれらはある程度足りていると認識している。一方、渋谷に住みながら、活動している方はおられるか。

川原氏：何名かいらっしゃる。私自身は生まれて育ったが、昔はさらに多くいた。

御代田氏：私が所属する商店会でも、テナントが多いため住んでいる人は少ないが、住んでいる人とテナント側の人間の考え方は異なることが多い。その間に立つ人間やコンセプトが重要になる。

小澤氏：デベロッパーの立場では、開発の責任を負わされることが往々にしてある。しかし、デベロッパーだけで実現できないことも多いため、たくさんの方を巻き込めるシステムが大切であると考える。官民が信頼し合える関係と仕組みを作る必要がある。

山田氏：神楽坂の商店会に参加し、地元の方々の想いやプライドを引き出すコンセプトが重要であると感じている。強い思いを持った人たちによる「器」があり、そこに多くの人が参画できる「寛容さ」が大切な要素であると考える。

川原氏：エリアマネジメント委員会ができた経緯は、渋谷駅周辺に高層の建物ができ、そこに訪れた方々が公園通りまで足を運んでもらえなくなるのではないかという危機感があったからである。そこから、今の協議会のメンバーが集まり、議論するなかで、渋谷区が提唱している「ウォーカブルなまちづくり」を公園通りでも実現したいと考えた。その後、渋谷区の紹介から西村先生に参加いただき、国交省の助成金等をいただきながら、今に至る。
ここ3年の活動を通じて、最も感じたことは、セクション間の連携に関する課題である。例えば、利用者含め、すべての人のためを思って、路上にベンチを設置しようとしても、それを実現することが非常に難しい。なぜ、ここまで苦労しなければならないのか、ぜひお聞きしたい。

今氏：国交省側の身として、国でも積極的に動いてはいるものの、実際に実現しようとすると、警察含め、様座な関係者との調整に難航することが多々あると伺っている。組織的にも、個人的にもできる限りのことはしていきたいと考えている。
また、道路上で何かを実現したいときには、民間からの発信が非常に重要であると考える。大阪（御堂筋）においては、民間の強い発信に協力する形で行政が動いている背景があり、そのような関係性を作りながらビジョンを打ち出していくことが重要である。

川原氏：3年間でそのことについて勉強し、渋谷にある13の商店街組合と協力して発信していこうと取り組んでいる。

崎谷氏：サステナブルな仕組みづくりと、地元の人を巻き込む仕組みについて考える際には、「あるものでなしていこう」という考え方が重要であると考える。2006年から続く、フラワーフェスティバルそのものが大きいヒントではないかと考える。つまり、“土”を媒介に活動してきたことが、今後の活動のきっかけにもなるのではないかと感じている。

川原氏：フラワーフェスティバルやイルミネーションなどにおいても、渋谷区の助成金等をいただきながら活動を続けている。しかし、行政担当者が変わると、状況が変わってしまうことが多々ある。

小澤氏：今回のワークショップ参加者が取組を支援する賛同者となり、発信していくことも有効である。今後も、西村先生含め、協議会メンバーともども頑張っていきたい。

3. おわりに

西村氏：協議会に参加して2年目になるが、ベンチの設置や交通規制といった目の前の取り組みに追われてしまうことが多々あった。そんな中、学生や若い社会人の自由な発想で提案して欲しいと考え、今回のワークショップを企画した。
全班共通して、公園通り周辺エリアへの効果も含めて提案してくださいというテーマであったが、その部分についてより議論を深めてもらいたかった。
また、どの班も、インパクトと実現可能性の間で揺れ動き、その着地点に差がでたのではないかと感じている。パリやバルセロナでは、インパクトのある都市デザインを実現している。
今後のデザインノートの取りまとめまで、この2点を考慮してブラッシュアップしていただければと考えている。

SHIBUYA PARK AVE. Design Workshop参加者

グループ1：山田 堅介、加藤 里菜、及川 武、黒瀬 壮馬、森 帆乃花、長谷川 碧
グループ2：水野 瑛太、饗庭 大喜、桂川 大誉、廣澤 里花、齋藤 和奏
グループ3：安藤 理紗、岩穴口 颯音、田中 颯太、大山 優、橋本 晴絵
グループ4：相澤 航平、今村 瑶子、柱 知里、中野渡 凌、高澤 悠治、大久保 匡基
グループ5：真崎 颯、渡辺 龍平、藤井 汰地、齊藤 汐音、山田汐莉、新井 奏音

講師

小野寺 康、崎谷 浩一郎、吉谷 崇、山田 裕貴、上條 慎司、山口 敬太、末 祐介、
御代田 和弘、伊藤 雅人、小笹 泉、桂 有生、今 佐和子、西村 亮彦、小澤 宏倫

チューター

グループ1：西村 亮彦
グループ2：御代田 和弘
グループ3：伊藤 雅人、角田 崇一郎
グループ4：南部 浩之、田中 宣安、戸谷 百萌、児玉 創
グループ5：小澤 宏倫、川島 崇、西田 祐毅

主催

渋谷公園通り協議会

企画・運営・編集

企画：西村 亮彦
運営：南部 浩之・田中 宣安・戸谷 百萌・児玉 創（中央復建コンサルタンツ株式会社）
編集：和田 昭一・星 実樹（株式会社Pass）

発行日

2023年10月吉日

発行

渋谷公園通り協議会

編集責任者

西村 亮彦（渋谷公園通り協議会理事／国士舘大学理工学部准教授）
川原 惠（渋谷公園通り協議会会長／渋谷公園通商店街振興組合理事長）

（敬称略）

渋谷公園通り協議会 編