# 変わる日本の「暮らし」と「まち」

## 100年に1度の渋谷のまち大改革が進行中

**渋谷駅街区土地区画整理事業**
（2010年●平成22年～）

**阿部民子**
text by Tamiko Abe
illustration：Shigeyuki Sakata

大正時代、忠犬ハチが主人を待ち続けていた渋谷駅。それから約100年、ハチの銅像が佇む渋谷駅は、1日あたり300万人以上もの乗降客が利用する日本有数のターミナル駅へと変貌を遂げた。そしていま、渋谷駅周辺では大規模な再開発が進行中だ。JR東日本、東急電鉄、東京メトロ、京王電鉄の6駅8線の鉄道が乗り入れる渋谷駅を中心にして、工事エリアは道玄坂から桜丘へと広がり、都内最大級のバスターミナルも含む壮大な規模に及んでいる。

いま、なぜ大規模な再開発が必要なのか。そもそも渋谷駅は、明治期に開業して以来、東京の発展とともに段階的に整備され、移設、増改築を繰り返してきた。渋谷の語源ともなった谷地形でもあったために、動線も複雑でバリアフリーに対応できないうえ、施設の老朽化も進んでいる。それらを抜本的に改良し、多くの人が集い、文化を発信する渋谷の強みを生かしながら「日本一訪れたい街」にしよう、という官民連携での再開発が計画されたのだ。

渋谷ヒカリエから見た渋谷駅東口と北口

### 駅前広場を一晩で改造

とはいえ、日本有数の乗降客、鉄道、車の流れを極力止めることなく進める工事の難解さ、複雑さ、規模の大きさは想像するに余りある。

それを物語る1つのエピソードが、東口駅前広場にあるバスターミナルを一晩で北側に集約したことである。

なにしろ、1日のバスの発着数は非常に多い。路線バスは通勤だけでなく通学にも使われ、利用者は膨大だ。その動きに支障をきたすことがないよう、工事は、主に終バスから始発バスまでの短い時間で実施。駅前広場に大型重機を入れ、粛々と着実に進められた。そして、2015年の5月30日、終バスが出た後にバス乗降場の移動やガードレールの設置などを行い全ての工事を完了。翌午前6時30分、新たなバスターミナルからのバス発車を見届けた。

8月末、未だ工事が続く地下に潜った。狭くて急な鉄板の階段を何段も降り、細い通路を辿ってたどりついたのは、東口広場地下部分予定地。将来は広さ約1600㎡、天井高約7mの広大な広場ができるという。2020東京オリンピック・パラリンピックが開催される頃には、この工事現場が一転、明るく開放的な空間になって多くの人が行き交うかと思うと、不思議な感覚に陥った。

### 縁の下の下の力持ちの役割

渋谷の大工事の困難さは、技術的な難しさだけではない。関わりのある事業を進める者は国を始め、東京都、渋谷区など行政機関と、JR東日本、東急電鉄、東京メトロなどの民間鉄道事業者など。遂行する事業はJRの駅改良や銀座線の駅移設、駅ビル建設、駅前広場などの公共施設改善、隣接する国道の改良…と、複数の団体が進める多様なプロジェクトを同時進行しながら、人と鉄道、車の流れを極力止めることなく進めるのは、まさに至難の業だ。

こうした多岐にわたる複雑かつ重層的な事業を円滑に行うために大きな役割を果たしているのが、URだ。多摩や港北などのニュータウン開発から、大手町などの既成市街地の再開発など、まちづくりに関する膨大なノウハウの蓄積と、独立行政法人である公正・中立な立場を生かし、いままでもさまざまな都市再生事業を遂行してきた。渋谷駅街区では東急電鉄との共同施行者ではあるが、主に技術的な支援を行っている。

「具体的には、実際の東急電鉄さんの工事がスムーズに進むよう、URの持っている知識やノウハウなどを提供して計画立案を支援しつつ、行政機関や関係者との合意形成のための協議・調整を行っています」と説明するのはUR渋谷駅エリア計画課の阿部英和だ。

先述の東口バスターミナルの移設を例に取ろう。同課の基盤調整担当の五味将典によると、計画の段階から、関係する警視庁や東京都、都バス、渋谷区など関係者らと協議を重ね、道路交通法などの様々な法的手続きを行ってきた。何年にもわたる丁寧で根気強い調整と協議の成果が、一晩での移設の成功として実ったという。

「行政協議などでは、セクションごとの違いもあり、それに伴う法律も違います。調整にかかわる人の多さは膨大で、あっという間に名刺が増えてしまいます」と笑う。

「渋谷駅街区において我々の仕事は、いわば縁の下の下の力持ちです。たとえば、道路、下水や河川などを整備し、その計画を円滑に遂行するための調整をするのが役割。普段は注目される施設ではありませんが、それが上手く行っていないと生活が不便に感じるわけで、逆に注目されないことがいいことだと思っています」と阿部。

16年という長い年月をかけ、2027年度に完成予定という渋谷駅周辺での再開発。デッキの整備やアーバン・コアと呼ばれる立体的な歩行者動線で上下左右の移動がラクになるだけでなく、銀座線やJR線のホーム移設で電車の乗り換えがスムーズになり、「歩行者にやさしいまち」に生まれ変わるという。来年秋には旧東横線渋谷駅のホームおよび線路跡地周辺、その翌年に渋谷駅街区東棟、旧東急プラザ渋谷跡地周辺にビルが開業するなど、未来の形も徐々に見え始めた。多くの人の努力と思いを抱きながら、渋谷は蛹（さなぎ）から美しい蝶へと着々と変貌を遂げつつある。

街に、ルネッサンス
UR都市機構
一日も早い東北の復興へ 全力で取り組んでいます
［企画制作］新潮社