

# ON!

**old but New**

伝統を残しながら、変わり続ける街  
大手町・丸の内・有楽町の  
街づくりを発信する情報誌



**首都の顔、が変わる。**

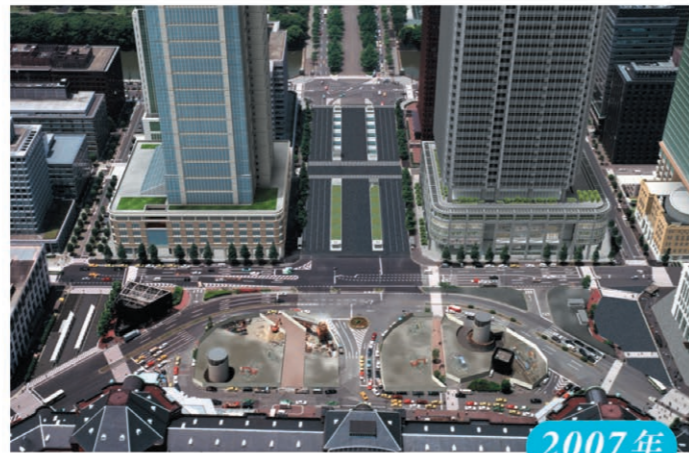
～行幸通り・東京駅前広場now & tomorrow

2007 WINTER

**010**



## 大丸有の中心軸となる行幸通り & 東京駅前広場



明治維新とともに日本は近代国家へと歩みを進めた。それはまた、丸の内の歴史の始まりでもあった。とりわけ、1914年(大正3年)、3階建てドーム屋根の東京駅丸の内駅舎ができたことにより、この街は首都として明確な顔をもつことになる。そしてこの街の中心軸となったのが、東京駅と皇居とを結ぶ行幸通りだ。「行幸」とは、天皇陛下がお出かけになられることを意味するが、そればかりでなく、新任外国大使の信任状捧呈式のために東京駅を出発した馬車列がこの道を走って皇居へ向かう。行幸通りは、国家的儀式的場として重要な役割を果たしているのだ。

2007年、東京駅の赤煉瓦駅舎を当時の姿に復元する工事が着工し、2011年度に完成予定だ。それにとまない、駅前も人々が集う広場へと変わる。これに先駆け、今年4月には行幸通り地下歩行者通路が開通し、行幸通りも往時の4列植栽の道路へと整備が進み、来年春には完成予定だ。大手町から有楽町まで南北1700mに広がる大丸有。そのちょうど中心に位置する行幸通りと東京駅が、首都の新しい顔として大きく変貌しようとしている。



(現在、「東京駅丸の内口周辺トータルデザイン・フォローアップ会議」にて詳細を検討中であり、実際の姿とは一部異なることが予想されます。)



## TOTAL DESIGN

### ●東京駅丸の内駅舎を 中心にしたデザインの一体感

東京駅丸の内駅舎を起点に行幸通りへと続く線は大丸のちようど中心。そればかりでなく、首都の表玄関である。となれば、当然デザインにもそれにふさわしい格調と風格が求められる。実は、東京駅、駅前広場、そして行幸通りは三位一体として捉えられ、トータル的なデザインコンセプトのもとに整備が進められている。なかでも、その中心となるのが復原される赤煉瓦の東京駅丸の内駅舎だ。落ち着いたデザイン、色調、素材、そして質感…。この街の歴史を象徴するとともに、当時の技術者の気概や意気込みといったものを感じさせる。すべての構造物は復原される丸の内駅舎のテイストを意識してデザインされてゆくだろう。

### ●ディテールにも細やかな配慮

こうしたコンセプトのもと、東京駅丸の内広場から行幸通りの中央部分（歩道部分）は一体感ある空間となるよう、舗装素材にまでも細心の注意を払い検討が進められてゆくだろう。丸ビル前、新丸ビル前、東京海上日動火災本社ビル前、郵船ビル前といった行幸通りに面した歩道の舗装も素材などが統一される予定。また、行幸通りの地階から地上に出る上屋も街全体とマッチする素材、質感で統一され、これはメロクの上屋なども同様だ。このように細部にわたり、一体感を意識したデザインにより、行幸通りは大丸有の中心軸としてその存在を際立たせることになる。

当時の煉瓦の風合いを出すため、丸の内駅舎にさまざまな色の煉瓦を貼りつけ(左側2段)暴露実験を行っている。



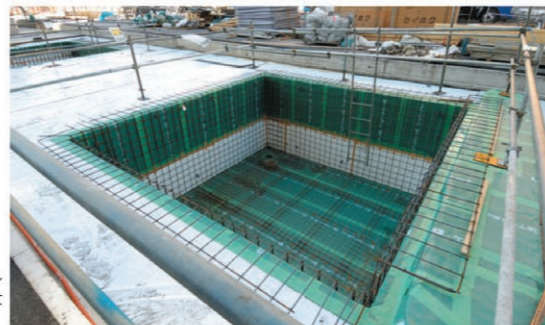
画像協力：JR東日本



## COMMUNICATION

### ●人を優先した駅前広場

駅前は今までの車の通行が機能することが最優先されてきた。しかし、この地は、時代の要請のなかで「人」に優しい広場として生まれ変わることが約束されている。人々が集い、心通わせ、ときには首都・東京として国家的行事も行われる場所となる。東京駅丸の内駅舎の完成に合わせて、2011年度には駅前に開放的な広場空間が創出されることになる。



行幸通りに植えられる樹木のための巨大な植栽ポット。

植栽ポットの立ち上がりの笠石として利用される予定の丸の内駐車場に使われていた石。



## OLD but NEW

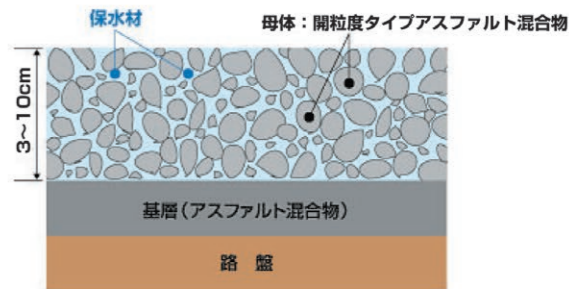
### ●4列植栽の復活とヴィスタ景

車のみならず、馬車が走り、人も歩くことができる道として、行幸通りは以前の4列植栽に再整備される。もちろん、東京駅から皇居へ向かうヴィスタ景を際立たせるため、日比谷通りから皇居側に向け既に植栽されている樹木の配置を考慮したものになる。この工事は今秋からはじまって、来年の春には完成する予定だ。また、行幸通りの場所性にマッチするよう、植栽ポットの立ち上がりの笠石も他との調和を考え厚み70～80mmと重厚で落ち着きのある石材が使われる。これは、丸の内駐車場に使われていた石を再利用するものだ。

## ECOLOG Y

### ●地球に優しい道路

新しく作られる行幸通りの車道部分は、環境に配慮した保水性舗装となる。これは保水材を充填したアスファルト舗装により、雨水を吸収し保水。これが時間をかけて蒸発することで、その気化熱が路面の温度上昇を抑制しヒートアイランド現象を緩和するというものだ。また、丸ビルの中水を利用して、夏場の暑い盛り期間は行幸通りに自動散水するしくみも取り入れられる。



〔保水性舗装技術研究会〕HPより転載。





## ■ U N D E R G R O U N D N E T W O R K

### ●丸の内駐車場が地下歩行者通路に

今回できる地下歩行者通路は新規に地下を掘ったものではなく、既にある丸の内駐車場を再利用するというユニークな発想のものだ。丸の内駐車場は都市計画駐車場として昭和35年、地下2階・駐車台数550台という日本で初めての大規模地下駐車場としてつくられた。これにより、丸の内界隈の駐車需要を一手に引き受けたのだ。しかし大丸有の街づくりが進むにつれ各ビルに駐車場が完備しその役割を終えたことから、地下2階部分に220台の駐車スペースをもち、地下1階部分は歩行者通路として再構築されることになったのだ。



完成に向け工事が進む行幸通り下の地下歩行者通路。これにより、東京駅八重洲口側から日比谷通りまで地下を歩いて行くことができる。

### ●行幸通り下を中心に地下歩行者ネットワークが形成

大丸有がより機能的な街へと進化するためには、回遊性ある地下歩行者ネットワークの形成が必須だった。今回、4月下旬の新丸ビルオープンに合わせて、その核ともなる行幸通り地下歩行者通路が完成する。これにより、東京駅八重洲口側から東西自由通路を経て丸の内口へ、そして日比谷通り(千代田線二重橋前駅および都営三田線大手町駅)までをつなぐ軸ができることになる。この地下歩行者通路は、既存の丸ビルと4月に竣工予定の新丸ビルや、それぞれに隣接する三菱商事ビル、日本工業倶楽部会館・三菱UFJ信託銀行本店ビル地下へもアクセス可能で、大丸有を回遊するための動脈として機能していくことになる。



芸術・文化の情報発信の場となる予定のガラスのショーケース(左)と、地下歩行者通路のイメージ(右)。



天井のサークルライン(左)と、工事中のトプライトから見上げた丸ビル(中央)。右は丸の内八重洲ビルディングに用いられていたグリルを使用した新丸ビルに通じる通路の壁面。

## ■ C I T Y I N F O R M A T I O N

### ●地下歩行者通路が情報発信基地に

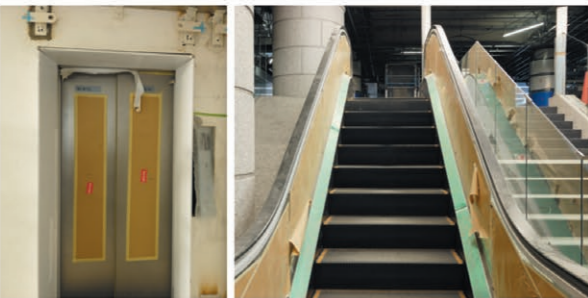
東京駅地下広場から行幸通り地下歩行者通路にさしかかるあたりにインフォメーションブースが設置され、大丸有のコンシェルジュとして機能する予定だ。この付近には、公共マルチビジョンを配置し、街の情報ばかりでなく、行政情報、防災情報、イベント情報なども発信する予定。ちなみに、丸ビル・新丸ビルへと続く壁面を飾るのは、三菱一号館が復元される「丸の内パークビルディング」の街区に建っていた丸の内八重洲ビルディング(1928年竣工)の1階外壁の窓に用いられていたグリルだ。そして、通路の両側にはガラスのショーケースを配置。アート作品をはじめとした展示など、開かれたギャラリーとして活用し、芸術・文化の情報発信の場となる予定だ。

東京駅と日比谷通りのちょうど中間、仲通りとクロスするあたりは人々の交流広場として機能するとともに、天井にサークルラインが設置され文字情報が流れる。ここはまた、新丸ビル・丸ビルや地上へのアクセス場所にもなり、ガラス張りのトプライトが地上の光を地下に照らす役割をはたす。

## ■ B A R R I E R F R E E

### ●さまざまなバリアから解放される地下歩行者通路

地下歩行者ネットワークの整備は、車というバリアから歩行者を完全に解放できるというメリットがある。また、雨や風、寒さや暑さなど天候というバリアからも解放してくれる。通常、地下通路は冷房だけだが、行幸通り地下歩行者通路は地域冷暖房施設からエネルギーの供給を受けているため冷暖房を完備し、快適な空調環境が四季を通じて維持できる。そしてもちろん、段差というバリアも解消している。東京駅地下広場と行幸通り地下歩行者通路との段差をなくし、さらにその先にはエスカレーターを配置。日比谷通り下コンコースへのアクセスもエレベーターを配備しており、東京駅地下から二重橋前駅や大手町駅まで車椅子で行くことができる。





## 専門家集団が一体感ある街づくりを 推進していく新しい試み

篠原 修  
政策研究大学院大学教授

東京駅は日本の首都・東京の表玄関として機能しているだけでなく、丸の内駅舎は日本の近代化を象徴する建物です。また皇居も江戸城があったところで、日本の歴史を象徴する場所といえます。この由緒ある2点を結ぶ行幸通りでは、外国大使の信任状捧呈式のための馬車も走ります。こうした歴史的背景を考えると、この地域は日本独自の文化や技術力を外国に向けて発信する場としての役割があるといえます。また、未来に向け地球環境の在り方をメッセージする場としても相応しいといえるでしょう。このように、東京駅丸の内駅舎、駅前広場、そして行幸通りは他に類を見ない「特別な場所」といえ、そこには必ず「日本を代表する空間」としての格調や風格、統一感そしてメッセージ性が求められてきます。この地域では、いままでも“まちづくりガイドライン”などの趣旨にそって、それぞれの地権者が一定の配慮をした街づくりをしてきました。しかしながら、さらに一步踏み込んで、調和のとれた一体感あるデザインが施された街にしていかなければ、トータルデザインを推進していくための中核となる組織が必要となってきます。それをにやうのが「東京駅丸の内周辺トータルデザイン・フォローアップ会議」です。この会議では、土木、建築、都市、デザイン、歴史、造園の専門家がメンバーとなり、さまざまな角度からこの地に相応しいデザインの在り方を議論し検証し、その方向性を決めていきます。

「東京駅丸の内周辺トータルデザイン・フォローアップ会議」には、篠原 修（土木設計）、鈴木博之（建築史）、内藤廣（建築）、岸井隆幸（都市計画）、小野寺康（都市設計）、南雲勝志（プロダクトデザイン）、樋渡達也（造園）の各専門家および東京都、千代田区、大・丸・有協議会、関係地権者等が参加しています。



## （仮称）丸の内一丁目地区建替計画決定

2006年12月25日、「JFEビルディング」が解体され、新たに「（仮称）丸の内一丁目地区建替計画」が推進されることが発表された。竣工は2010年春に予定されている。

【概要】

- ・敷地面積：約5,430m<sup>2</sup> ・延床面積：約80,000m<sup>2</sup>
- ・階数／高さ：地下4階・地上23階／約120m
- ・用途：事務所、店舗



## 「丸の内パークビルディング」「三菱一号館」 建物名称決定、ならびに着工

「三菱商事ビル・古河ビル・丸ノ内八重洲ビル建替計画」の建物名称について、高層・低層棟が「丸の内パークビルディング」、復元する赤煉瓦棟が「三菱一号館」に決定した。「三菱一号館」は美術館になり、「文化芸術の中核施設」として、丸の内エリアの文化機能が強化される。「三菱一号館」と「丸の内パークビルディング」の間には、緑豊かな憩いの空間となる「一号館広場」が設けられる。なお2007年2月5日、同計画の新築工事が着工した。

【概要】

- ・敷地面積：約11,900m<sup>2</sup> ・延床面積：約205,000m<sup>2</sup>
- ・階数／高さ：地下4階・地上34階・塔屋3階／約157m  
（丸の内パークビルディング）  
地下1階・地上3階（三菱一号館）
- ・用途：事務所、店舗、美術館、地域冷暖房施設、駐車場等



発行：大手町・丸の内・有楽町地区  
再開発計画推進協議会

〒100-8133 東京都千代田区大手町1-6-1  
大手町ビル635区

TEL.03-3287-6181 FAX.03-3211-4367

ホームページ <http://www.lares.dti.ne.jp/~tcc/>

\*本誌に関するご意見、ご感想等ございましたら下記までお寄せください。  
e-mail: [tcc@lares.dti.ne.jp](mailto:tcc@lares.dti.ne.jp)



「東京丸の内ユビキタス  
ミュージアム」へようこそ

