

新たな空間創造をめざして

—東京ステーションシティの開発について—

東日本旅客鉄道株式会社 事業創造本部 部長

前田 厚雄



要約：東京駅から行幸通りを経て皇居へとつながる空間は、首都東京、そして日本の玄関口となる極めて重要な象徴空間です。当社が進める東京駅周辺整備計画は、駅空間にとどまらず「駅が都市を変える・都市が駅になる」をコンセプトに「東京ステーションシティ」として都市空間を創造していく開発です。従来の概念を超えた駅と街が融合する新しい空間が、世界にも注目される一番の駅（街）となることを願っています。

1. はじめに

東京駅から行幸通りを経て皇居へとつながる空間は、首都東京、そして日本の玄関口となる極めて重要な象徴空間です。東京駅周辺はわが国経済の中心地でもあり、日本を代表する大企業や世界の企業が経営拠点を置いています。

当社では東京都と協力し東京駅周辺整備計画を推進しています。この計画における丸の内側のシンボルは丸の

内駅舎の保存・復原であり、歴史的価値の高い同駅舎を創建当時の姿に復原し、保存していくことで文化的資産を未来へ継承するとともに、東京、そして日本の顔とも言うべき都市空間の形成に大きく寄与することになります。一方、八重洲口側のシンボルはガラスファサードで包まれた200m超の超高層ツインタワーと白い膜の大屋根で優雅に形成される新しい駅の玄関口です。先進性、先端性に優れ、多くの人々が交流してさまざまな新しい文化が発信されることになると考えています。

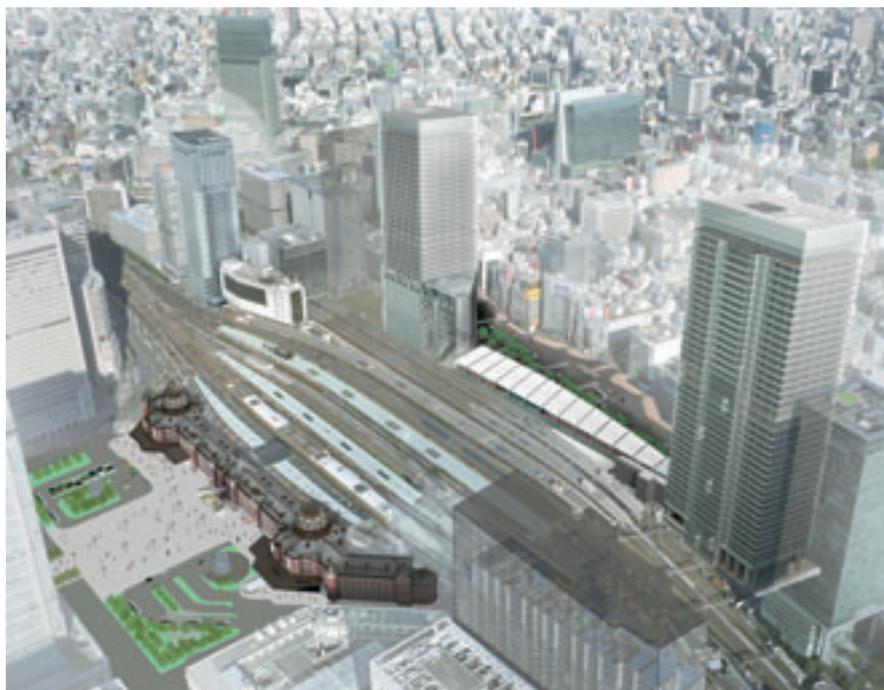


図1 東京ステーションシティ

東京駅における我々の取組みは、伝統と未来とを併せ持ち、駅空間にとどまらず「駅が都市を変える・都市が駅になる」をコンセプトに、「東京ステーションシティ」として都市空間を創造していく開発（図1）です。

2. 東京駅の現状

JR東日本東京駅の一日平均乗車人員は約38万人で、当社では新宿、池袋、渋谷、横浜に次ぐ第5位ですが、鉄道旅客収入は一日平均約2.6億円と、2位の新宿駅の約1.6億円を大きく引き離して第1位です。また、駅構内店舗、大丸百貨店など生活サービス事業収入も他の駅を圧倒し、東京駅は当社にとっての最大の経営資源です。

3. 「Tokyo Station City」開発計画

(1) 経緯

東京駅及びその周辺はこれまでいくつかの課題を抱えていました。おもな課題として、①戦災の応急復旧のままの丸の内駅舎、②増大する交通需要に対応できず機能低下している駅前広場、③駅周辺の開発需要に対する十分な土地利用制度の必要性、④駅としての顔がない八重洲口等です。これらの課題に対し、2001年（平成13年）、東京都は東京駅周辺の再開発計画及び基盤整備のあるべき方向を定めるべく学識経験者を中心とした「東京駅周辺の再生整備に関する研究委員会」（委員長：伊藤滋早稲田大学教授）を設置し、丸の内駅舎保存・復原のあり方、駅前広場等の整備、容積移転の手法、基盤整備及び再開発計画の方向性を提言しました。東京都はこの報告を受け基盤整備として駅前広場、自由通路等の都市施設及び地区計画の都市計画を決定しました。

(2) 八重洲口開発計画

八重洲口開発計画（図2）は、当社と周辺地権者（三井不動産ほか3社）が手を組み共同事業として推進している計画で、駅前広場を挟んで2棟の超高層ツインタワー（グラントウキョウノース／サウスタワー）と、中央部に新しい駅舎と歩行者デッキ及びこれらを覆う大きな大屋根（グランルーフ）を建設するものです。遠景からはツインタワーの統一感あるスカイラインを形成するとともに、中央部は低層化をはかり丸の内側からの背景も配慮した皇居からの景観軸を構成するこ



図2 グラントウキョウノース／サウスタワー／グランルーフ



図3 サウスタワーオフィスメインロビー



図4 オフィス基準階

とになります。

建物外観のコンセプトは「光に包まれる水晶の塔」と「光の帆」で、南北の超高層ツインタワーはガラス建築の透明美の美しさ、軽快さを、そして中央部のデッキや駅前広場を包む屋根には膜構造を導入することによって優美さを表現しています。丸の内側に対し、先進性・先端性を象徴する新しい駅の顔と、業務・商業機能を配置し地域の核となることを期待しています。

オフィス空間のメインエントランス(図3)は、外周のガラス窓から豊かな光が差し込み、お客様をお迎えするのにふさわしい品格を備えた空間とし、ここを抜け各階オフィスフロアへアクセスします。オフィス基準階(図4)はワーカーにとってより働きやすい環境を提供する快適性、ビジネス遂行を支える各種設備・情報インフラの機能性、セキュリティの充実した安全性を兼ね備えたオフィス空間を創出しています。

あわせて、駅前広場の整備を実施。現在の鉄道会館ビル(大丸が入居)を撤去することで八重洲口の駅前広場の奥行きが広がり、バス、タクシープールなどの交通結節機能を改善するとともに、地平部では歩行者動線の確保、たまり空間、案内サインの整備、そして緑を多く配置し潤いある機能的な空間に生まれ変わる計画です。

(3) 日本橋口開発ビル

東京駅の北の玄関である日本橋口には、「R&Eセンター

(Research&Educationセンター)」をコンセプトとして、「Sapia Tower」を建設しています(図5)。ビル名称は、sapience(知恵)に場所を表す接尾語(-ia)を付したもので、あらゆる知が交流する場所を表現しています。施設計画は、オフィス、ホテル、コンファレンス機能から構成され、オフィス部分にはSapia Towerにふさわしい大学等の教育機関等も入居します。その支援機能として、会議・交流・宿泊機能をビル内に備えています。入居者が有機的に結合して高度で実用的な情報を発信する場を提供することにより、東京駅全体の価値を高めるものとなるでしょう。

(4) 丸の内赤レンガ駅舎の保存・復原

「赤レンガ駅舎」として、国民に広く親しまれている東京駅丸の内本屋は、わが国近代建築の祖、辰野金吾氏の設計により1914年(大正3年)に竣工、開業しました。1923年(大正12年)の関東大震災では大きな被害を受けなかったものの、1945年(昭和20年)の東京大空襲により3階部分を焼失し応急復旧がなされましたが創建当時の姿ではなくドーム屋根は八角形に、切妻部は2階建てになり、現在に至っています。

先の委員会では、丸の内駅舎は我が国を代表する建築物であり、皇居に正対して都市的景観軸を形成するとともに、今もなお大勢の方が利用される現役の駅舎である



図5 サピアタワー



図6 復原前(上)、復原後(下)

ため、保存・復原の基本方針が次のように定められました。「安全性や機能性の向上を図りながら「赤レンガ駅舎の恒久的な保存・活用」を実現するとともに、都市景観的役割並びに歴史的価値を認識して「風格ある都市景観の形成・歴史的建造物の継承」を目指す」、すなわち、東京駅丸の内本屋を現役の建物として恒久的に利用しつつ、創建当時の姿に復原するというものです（図6）。

施設計画については「単なる文化遺産や遺構ではなく、創建以来、駅及びホテルとして活用されてきた現役の建物であり、保存・復原を行うことによって、駅、ホテル等の現機能を継承して地区の活性化のために活用することを目指す」という方針により、現在の駅、ホテル、ギャラリーは復原後もそれぞれの機能を継承することになりました。

現在は工事のためホテル、ギャラリー、一部店舗などは営業を休止していますが、復原後は機能性、安全性を増し、地震にも強い建築物となって他に例をみない魅力ある空間が創造されることを期待しています。本プロジェクトは、わが国が今まで見過ごしがちであった建築物の歴史的、文化的価値を認めつつ将来へ継承する意義深い試みといえるでしょう。

あわせて、丸の内駅前広場整備（図7）も計画され、皇居－行幸通り－丸の内駅舎を結ぶ景観軸の形成を優先し、自動車交通機能は駅前広場の両側に配置されます。駅前広場が丸の内駅舎と一体的に整備され、他の大都市鉄道駅とは異なり人に優しい空間に生まれ変わることでしょう。



図7 丸の内駅舎～行幸通り

4. おわりに 「Tokyo Station City」の今後の展開

東京ステーションシティの開発について、3つのプロジェクトを中心に紹介しました。官民一体となった新しい制度（容積移転）の創出を起因としてスタートしたプロジェクトは、現在、東京駅日本橋口にはサピアタワーがそびえ、八重洲口にはグラントウキョウノースタワー／サウスタワーが徐々に姿を現わしつつあります。そして東京駅周辺では高層ビルが立ち並び以前と比べ街の姿も大きく変わってきています。サピアタワーは2007年3月、そしてグラントウキョウノースタワー／サウスタワーは10月に完成（I期高層部分）します。

これらの開発が完成すると、東京駅には鉄道をご利用になるお客様だけでなく、オフィスで働く人、ショッピングを楽しむ人、学ぶ人、ホテルのくつろぎを求める人、ギャラリーで芸術を鑑賞する人など、多くの人々が集い、交流し、文化・情報を発信していくことになるでしょう。

東京駅誕生から100年の時を超え「Tokyo Station City」として歴史と未来が調和し駅と街が融合する新しい空間となり、国内にとどまらず世界にも注目される駅（街）を創造していきたいと考えています。