

# 変貌する

## 丸の内を考える

西村幸夫

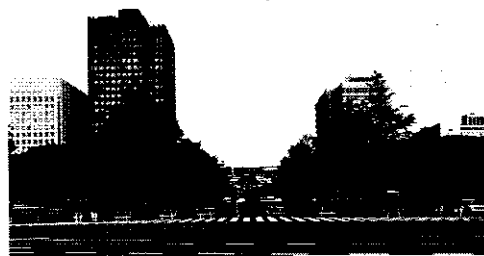
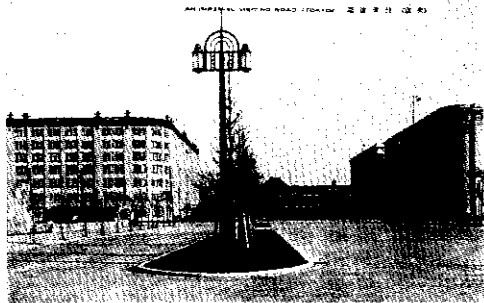
### これまでの経緯

東京丸の内ほどその変貌が話題になる地区も少ないだろう。その出発からしてなにやらスキャンタラスである。陸軍の移転費用を捻出するために丸の内の陸軍用地を売却するに際して三菱に相談が持ちかけられたが、一方で政府は渋沢栄一をはじめとして大倉喜八郎、三井八郎右衛門ら六名にも声をかけている。三菱と渋沢らのグループのライバル同士の虚々実々の駆け引きは一八八九年から翌年にかけて続いたが、結局三菱一社にまとめて払い下げられたのはよく知られている。売却額は神田三崎町の練兵場を含んで一二八万円。当時の東京市年間予算の約三倍の額である。決して安い額ではない。

高い買い物をした三菱の解答が馬場先通りの煉瓦造のモダンな洋風貸事務所街、いわゆる一丁倫敦であった。東京名物として多くの絵葉書に題材を提供することになった。インテリアも画期的で、電灯や上水道、エレベーター、水洗便所（ただし汲

み取り式）などの最新設備が取り入れられていった。また、皮肉にも一丁倫敦の象徴ともいえる三菱第一号館は一九六八年に取り壊されるときにもまた大きな波紋を投げかけた。明治の正倉院」とも称揚される建物を守るべきであるという声が建築関係者を中心にわき上がったのである。第一号館の取り壊しは極秘裏に準備され、抜き打ち的に週末をねらって敢行された。これもまたスキャンタラスではある。

丸の内地区の開発は馬場先通りから次第に北上し、東京駅（一九一四年）、旧東京海上ビル（一九一八年）、丸ビル（一九二三年）、旧日本郵船ビル（一九二五年）、東京中央郵便局（一九三一年）、鉄道省ビル（旧国鉄本社ビル）（一九三七年）などと続き、一九五二年の新丸ビルでほぼ完結する。行幸通りをはさんで旧東京海上ビルと旧日本郵船ビルがともに高さ三二メートルで揃って立ち、突き当たりに東京駅が見える風景は新しい東京のシンボルとして人々の目に焼き付けられた。また、戦争による中断があるとはいえ、丸ビルと新丸ビルとが一九九年の歳月の



日比谷通りと行幸通りの交差点付近から東京駅を望む風景のうつり変わり。1932年頃(上)と1998年現在(下)。東京駅を中央に右が日本郵船ビル(現郵船ビル)、左が東京海上ビル。(上写真：村松貞次郎監修『街・明治大正昭和——絵巻書にみる日本近代都市の歩み1902—1941——関東編』都市研究会、1980より)

木に、デザインのうちでも対をなす形で完成したという事実は都市計画がいかにねばり強く時間をかけておこなうべきものであるかを示す好例であるといえる。

### 再び物議をかもし

ところが皮肉なことに、これら記念碑的な建物がのちに再び議論を呼ぶことになる。

一九六六年、東京海上火災は地上三〇階、高さ一二七メートルに達する本社ビルの改築計画を発表した。建築基準法が六三

年に改正になり、最高三〇メートルの高さ規制から容積率によるコントロールへと移行することになり、超高層ビルがわが国でも可能になったことをうけた建て替え計画だった。丸の内地区初めての超高層ビル計画はおおきな波紋を起し、のちに丸の内美観論争と呼ばれる大議論を巻き起こした。結局七三年に二五階建て、高さ九・七メートルの妥協案を東京海上火災が受け入れ、現在の本館建物が建てられることになった。高さ一〇メートルを超えないという不文律が結果的に丸の内の新たなスカイラインを形成していくことになる。

のちに向かい側の日本郵船ビルも建て替えられ、両者は高さもボリュームもデザインもばらばらの相互に無縁な建物になってしまった。今日、行幸通りの皇居外苑側に立つと、ふたつの建築の間に対称性が決定的に欠如していることに愕然としてしまう。いったい日本の戦後はいかなる建築的遺産を都市にもたらしてきたといえるのか、暗澹たる気分になる。

そして今回の丸ビル騒動である。丸の内ビルディング、いわゆる丸ビルほど人々に親しまれたオフィスビルはないだろう。当時として例を見ない巨大なオフィス空間が一等地に出現したことも、困ったではあろうが、地

下一階から二階までを高街街として出入り自由とし、建物を万人に開いたことが何といってもおおいかった。地上レベルを公共の用に供する建築のスタイルは丸ビルによってわが国にもたらされ、以後一般化していったのである。

その丸ビルの取り壊しが一九九七年七月から始まり、現在はすっかり更地になっている。ここに地上三七階、高さ一八三メートルの超高層ビルを建設する計画が公表されたのが今年(一九九八年)の四月である。翌五月には東京都都市計画審議会においてこの計画が認められ、正式に都市計画決定された。丸ビルの敷地に日比谷通り側の三菱商事別館ビル用地を加え、三菱

### 何が問題か

従来から丸の内地区の法定容積率は一〇〇％、特定街区や総合設計制度などによる容積割り増し措置を利用すると二〇〇％増の一二〇％となる。それでもわが国最大であるが、東京都は地元の根強い容積率緩和の要請に応えて一九九七年四月から一定の条件の下に容積をさらに一〇〇％上乗せし、一三〇％まで可能とするように運用基準を変更している。これに隣の敷地からの容積移転を加えて一四三七％という大容積を可能としているのだ。

将来的にオフィス需要がそれほど多くは見込めないなか、これほどの容積を丸の内が独占しているのかという議論をもう一度やらなければならない。問題は東京の都市構造全体に関わる。また、問題を丸ビルに限っても、そもそも丸ビルの解体が改築計画の公表前に実施されたことは問題である。丸ビルを壊すか部分改築でいくか、それとも保存して床面積は他のビルで実

現するかといった判断は新しい計画との比較考量の中で検討されるべきであった。比較考量の際には貸しビルという事業上の判断だけでなく、都市景観や建物の文化的な価値、周辺建物との調和といった観点も必要である。そして判断はひろく市民の声を聞いたあとで、アカウンタブルな形でなされるべきである。もしも現行制度が選ばれるべき最善策の妨げになるというのであれば、制度そのものを柔軟に見直すことも必要になってくるかもしれない。そうした制度見直しに関して行政は最大限の努力をしなければならぬ。

こうした議論を封じ込めるかのように、跡地計画をまったく示さないまま丸ビル解体を断行した行為はここまで丸の内を日本第一のオフィス街に育て上げてきた大地主たる三菱に似合わない振る舞いであつたといわなければならない。また一民間企業をこうした行為に対して何らの手を打つこともできなかった行政の責任はさらに重いと見える。丸の内の景観が重要であると考えるのであれば、既存の制度を援用して、それが不可能であるならば新しく制度を考案することまで含めて、どのように対処すべきなのかをオーブンに議論する場を公的に用意すべきであつたといえる。

このことは丸ビル解体だけでなく、その後の当事者による合意形成のプロセスについてもあてはまる。

丸の内地区の地権者の集まりと東京都、千代田区ならびに丁とにみるはずであるが、現在までの議論はほとんど民地での開発行為に限定されている。

### ひろがる保存問題

問題は丸ビルばかりではない。東京駅に隣接する田国鉄本社跡地約一・二ヘクタールの競争入札が本年二月に実施された。

落札した三菱地所と日本生命はこの用地に周辺を加え、業務用高層ビル二棟とホテル一棟、延べ床面積二五万六〇〇〇平方メートルの再開発計画を立案中である。東京駅をとりまく風景は一変しようとしている。B・タウトが絶賛し、A・レーモンドが感激した東京中央郵便局（一九三一年）の庁舎はいまのところ健在であるが、将来とも守られるという保証はない。東京駅自体も現時点では再開発計画はないようであるが、いつ壊され始めたとしてもだれにも止める権限はないのだ。丸の内で法的に保存の措置がとられている近代建築は国の重要文化財に指定されている明治生命館ただ一棟である。

## ラスムッセン／横山 正訳 都市と建築

該博な知識をふまえて空間を説く故ラスムッセン教授の名著の日本語版。多数の図とスケッチを入れた原書のスタイルをそのまま再現し、有名な都市や歴史的建築にひそむ文化的背景と建築的意図を読み解く術を教える入門書。

B5判変型・二六頁／四五〇〇円

（価格は本体価格）東京大学出版会

R東日本とで一九九六年に「大手町・丸の内・有楽町まちづくり懇談会」がスタートしている。同懇談会は対象地区の今後の都市再開発のあり方について一九九八年二月に「ゆるやかなガイドライン」をまとめている。懇談会もガイドラインも何ら法的な位置づけがあるものではないが、ガイドラインで示されたスカイラインの基準である「おおむね一五〇メートル程度、拠点で二〇〇メートル程度」という数字が既成事実化していくことを私は危惧している。懇談会の位置づけにしてもガイドラインの内容にしてもアカウンタビリティが欠如しているうえに、市民参加がまったく欠落しているからである。

また、東京駅の駅前広場や行幸通り、皇居外苑など公共空間の将来的な整備イメージが固まっていない点も問題である。本来ならばこうした公共空間が周囲の建物のあり方を規定することさらに本年六月には珠玉の倶楽部建築である日本工業倶楽部（一九二〇年）の再開発計画が公にされた。セセッションの様式を取り入れた外観と優美なインテリアとで名高いこうした公益的な建物ですら、再開発の圧力から逃れられないのである。

東京銀行集会所（一九一六年）や野村ビル（旧日清生命館、一九三二年）が「かさぶた保存」とでもいうべき表皮一枚の保存に終わってしまった今日、日本工業倶楽部ビルを実質的な形で残せるか否かは単に建築史上の問題でなく、日本の都市計画の問題でもある。建物が壊されるのは老朽化や耐震性能の問題であると同時に使われていない容積率の圧力の問題でもある。こうした重石を個々の建物に負荷している都市計画の責任も重いのである。

丸の内の変貌をめぐるドラマを傍観してはならない。