

# 美観論争から55年

## 東京海上ビルに解体の危機②

容積率制度導入から58年、  
美観論争から55年。その論争の火種となった  
東京海上ビルが解体の危機にある。  
これは一体どういうことなのか。  
3回シリーズの第2回目

### 東京海上ビル、そして丸の内の街並みと空地

中島直人

周知のとおり、東京海上日動ビルディング(以下、東京海上ビル)は、建築基準法にもとづく31mの絶対高さ制限から高層建築も許容する容積規制へと移行する時代の都市景観について、初めて社会に広く開かれたかたちで議論が展開された美観論争の対象となった建物である。容積規制は、都市や地区スケールで都市活動と公共インフラ整備との相関的な量関係を調整する手法として導入された仕組みだが、個々の土地で生み出される都市空間の質の担保、あるいは集合としての街並みの形成のためには、別途、土地計画(美観論争当時の都建設局長・山田正男の遺言)や地区計画・景観計画の方策が必要であることは、当時から認識されていた。

日本の都市計画では、前者の個別敷地開発での土地計画については、特定街区や総合設計といったかたちで早期から制度化が進んでいったが、地区全体での街並みの形成に資する制度の発達は遅れた。東京海上ビルは、個別敷地の建築計画の工夫か、面的な美観規制かという選択肢で言えば、前者の道を方向付けた(前川國男自身は丸の内全体の都市像を描いていたにもかかわらず)。戦前の美観地区指定を経て、戦後も面的なコントロールを模索し続けてきた丸の内においては、後者の検

討への接続もありえたのではないかと、半世紀が経過してもなお、周囲とは異なる孤高の東京海上ビルの姿を見て感じるところがある。

また、東京海上ビルが選択した解答が、丸の内の普遍的モデルにはならなかったというのが実際の歴史だとしても、少なくとも特異点として、あの場所固有の都市的貢献は評価されるべきだろう。東京海上ビルは、敷地面積のうち3分の2を空地として確保し、その足元空地のデザインを通じて、超高層建築と街路・街との接続をはかり、環境面においても公共貢献を果たそうとした。足元空地のうち、東京駅側からの動線を迎える東側の広場は、設計初期段階では半開半閉の散策空間を意味する「エスプラナード」として強く意識され、最終的には、地下商業階への誘導動線を中心に置き、低層棟テラス(当初は画廊、現在はトラットリア)によって囲みをつくらうえで、彫刻が場を律する、いわゆる公園とは異なる都市的広場としてデザインされた。街路に沿って壁面線が建ち並んでいた当時の丸の内において、貴重なヴォイドとして機能したことは間違いない。

とりわけ、行幸通りという近代東京の顔として整備された都市軸と、設計当時、三菱地所による丸の内総合改造計画に基づく拡幅で歩行者軸として磨かれつつあった仲通りとが交

◎なかじま・なおと  
1976年東京都生まれ。東京大学工学部都市工学科准教授。主な著作に『都市計画の思想と場所 日本近代都市計画史ノート』『都市美運動—シヴィックアートの都市計画史』(以上、東京大学出版会)など

わる重要なコーナーを、丁寧にデザインされたオープンな広場として確保したことは、その後の丸の内地区の公共的空間を重視していく環境形成における先駆的取り組みであったと位置付けられる。現在では行幸通りの中央部には豊かな歩行者帯が整備され、仲通りは丸の内の賑わいの軸線となっている。東京海上ビルのこの広場は、仲通り方面からの視線、人の流れを受け止め、迎え入れる場ともなっている。

東京海上ビルの敷地には、現在の建物が建設される以前は、1918年竣工の曾禰中條建築事務所の設計による東京海上ビルディングが建っていた。この旧東京海上ビルは、鉄骨煉瓦構造(構造設計担当は内田祥三)の技術的先駆性で高く評価された建物であった。東京海上ビルの施主、設計者の前川はともにその先駆性を継承することを意識し、超高層建築に挑んだ。この地にはそうした先駆者的役割の系譜がある。

今、現在の都市において求められる先駆性とはいったい何か。もちろん、その答えはさまざまにありえるが、地球環境に対する危機意識のもと、地球社会全体で持続や循環に価値を置くようになった現在、この地でもし、超高層建築の保全的刷新が実現すれば、時間的成熟と、技術的革新を一つの空間で共鳴させた新たな更新のありかたを国内外に示すことになる。また、足元空地についても、オリジナルの空間構成を尊重しながら、現代のニーズ、そして将来のパブリックスペースのあるべき姿を積極的に取り入れるかたちでリノベーションしていくこともまた、世界標準の試みとなるだろう。



行幸通りから眺める東京海上ビルの足元空地