

開通目前 “マッカーサー道路” 変わる新橋・虎ノ門



2005年12月撮影(提供:東京都)

約60年の長きにわたり幻と言われてきた環状2号線新橋-虎ノ門、いわゆる「マッカーサー道路」が、今春ついに開通することになった。なぜこれほどまで時間がかかったのか。それがどのように完成に至ったのか。そして今後、周辺エリアにどのような変化が起こるのかをレポートする。



2013年1月撮影(提供:東京都)

地元の期待を背に、 ついに開通する「マッカーサー道路」

見上げれば空が大きく広がる幅員40mの道路。片側1車線の車道の両側には、美しいインターロッキングを施した13mもの幅を持つゆったりとした歩道が走り、季節を彩る高木の植栽が2列に立ち並ぶ。沿道のビルの1階部分には一流ブランドのショップや、おしゃれなオープンカフェが軒を連ねる。

通りを行き交うスーツ姿のサラリーマンの傍らでは、近隣の住民が井戸端会議に興じ、その横をベビーカーを押しながら散歩する夫婦や、ウィンドウショッピングを楽しむ若いカップルが闊歩する。

それぞれが自由に往来しても、お互いの妨げにならないゆと

りのある空間では、時に地元住民と行政、さらに企業を交えた多彩なイベントが催され、和やかな笑顔を紡ぎ出す。そんな賑わいと憩いに満ちた素敵な街並が、近い将来、それも都心の真ん中に出現するかもしれない。

場所は霞が関ビルをはじめ、官庁街が広がる虎ノ門から、新橋駅の南、汐留のオフィス街に至る国道15号線(第一京浜)までの約1.4kmの区間。かねてより完成が待たれながら、60年以上にわたって目のみることのなかった、幻とも言われていた通称「マッカーサー道路」である。

はじめて道路ありき 紆余曲折の建設計画

「マッカーサー道路」は環状2号線の一部に当たる。もともと

この道路は、関東大震災後に当時の内務大臣兼帝都復興院総裁であった後藤新平により、帝都復興計画の一部として立案されたが、議会の反対によって計画が廃止された。しかし、第二次世界大戦後まもない1946年、環状2号線として新橋から赤坂、四ツ谷を経て神田佐久間町までの約9.2kmを結ぶ、幅100mの都市計画道路として事業化が決定した。当時、幅員100mの都市計画道路は、全国に24本計画されていたという。

その後、1950年に幅員40mに変更されて事業化が進行。神田佐久間町から虎ノ門までの区間は「外堀通り」として供用されていたものの、虎ノ門-新橋間は未供用のまま約60年にわたって工事を着工できないままになっていた。

その理由は用地買収計画が難航したことにある。虎ノ門の官庁街や新橋のビジネス街に近いことから、商業用地としての価値が高かったことに加え、長年住み続ける地域住民も多い。事

実、規制により計画区間は3階建てまでの建物しか建てられなかったにもかかわらず、土地・建物の所有者やその借家人を加えると、権利者は約950名にもものぼった。その中の多くの人々が移転を拒んでいたのである。

ちなみに「マッカーサー道路」という俗称がついたのは、終戦直後にGHQがアメリカ大使館から竹芝桟橋に至る大道路を計画しているという噂が流れたことから、など諸説が伝えられてい

るが、その真偽は定かではない。

一方、豊洲・有明などの臨海部の開発が進んでいることを受け、都心部との連携を強化することが急務となり1993年、環状2号線は新橋から有明までの4.7kmを延伸し、計約14kmにすることに都市計画が変更された。これにより、虎ノ門-新橋間の整備は待たなしの状況となっていた。

こうした混迷を打破する起爆剤となったのが、1989年に創設された「立体道路制度」である。従来、道路の上には建物を建設することはできなかった。だが、この制度により、それが可能となったのだ。具体的には、環状2号線の本線部を地下(トンネル)化し、地上部に住民の受け皿となるビルを建設するという、新たな市街地再開発事業として2002年事業計画が決定。2005年に着工。あとは2014年3月の開通を待つのみとなっている。この制度を導入したことで、バブル期には2兆円以上と試算された用地取得費用が大幅に軽減されたことは、想像に難くない。

2つの新たなスキームを導入 東京を代表するシンボリックな開発

改めて、最終的な事業計画を整理してみよう。今回の再開発は道路、及び主要な街区の建物の建設は東京都が施行者となり、具体的な街づくりについては港区と、役割分担がなされている。本線となる道路は虎ノ門から汐留を抜けて現在の築地市場までの約1.84kmがトンネル区間となっている。また虎ノ門から新橋駅付近までの地上部分は、冒頭に触れたとおり約1.4kmもの美しい並木道となる。

周辺エリアは3つの街区に分割して順次開発されてきた。今回の開発に際して東京都は、民間との協働による2つのスキームを導入。1つは「事業協力者方式」。建築物の企画、建設、運営のノウハウに優れた民間事業者が、東京都や権利者のパートナーとして早期から開発計画に参画し、事業を円滑に進めるためのものであり、都施行の再開発事業では、今回初めて導入された。I・II街区は西松グループが、III街区は森ビルが担当している。もう1つは「特定建築者制度」で、再開発ビルの建設と保留床の処分を、施行者に代わって特定建築者が行う制度である。こうした制度を活用して、I街区には地上16階建て延床面積約14,000㎡の、II街区には地上21階建て延床面積約16,000㎡の、それぞれ住宅やオフィス、店舗、公益施設の複合ビルが、すでに完成している。

そしてIII街区には、今回の再開発事業の中心でもあり、象徴的な存在となる「虎ノ門ヒルズ」が今年6月の竣工を目標に現在、工事中だ。完成すれば地上52階、地下5階建て、高さ247mと、都内2番目の高さの超高層ビルとなる。内部には店舗やオフィス、住宅、高級ホテルに加え、国際会議にも対応するカンファレンスが備えられ、まさに施行者である東京都が目指す「国際的な企業が集まるビジネス街」にふさわしい、シンボリックな施設と



今年6月竣工予定の虎ノ門ヒルズ



1	2	3	4
5	6	7	8

- 1 再開発が計画されている虎ノ門病院
- 2 虎ノ門ヒルズ下から地下トンネルに入る環状2号線
- 3 変電所通り付近から汐留方面を望む
- 4 日比谷通りと新虎通りの交差点に位置する3東洋海ビル
- 5 2011年3月に竣工した 街区・新橋プラザビル
- 6 環状2号線地下部から第一京浜にアクセスする新橋ランプ
- 7 今年3月に稼働を迎えるトラスコ中山の新東京本社



言えるだろう。

虎ノ門に誕生する超高層複合ビルから、新橋へと延びる遊歩道のような並木道は、公募により「新虎通り」と名付けられた。歩道部分の整備には、あと1年程を要する予定だが、完成すれば、商業的には銀座通りや表参道にも匹敵、あるいはそれ以上のポテンシャルを持つ可能性が広がっている。

景観を左右する街づくり計画 区と事業者の連携が鍵

だが、問題がないわけではない。その1つが現状の街並である。開発が始まる以前、そこは住居や店舗、事務所など、270の

建物がひしめく裏町であった。当然、道路幅も狭く、現在残っている沿道の建物も、180㎡弱の敷地面積しかないものがほとんど。その約6割が築30年以上の旧耐震基準のまま。しかも元来道路ではないところに道を通しているため、現在の通りはビルの裏側ばかりが建ち並んでいるといった格好だ。一歩間違えば、寂しげな街に人通りのない広い道路が通る、閑散とした景観になりかねない危険性を孕んでいるのも、また事実なのである。

こうした状況を踏まえ、港区では地元の「まちづくり協議会」や町会等と話し合いを行い、2012年に、街の将来像やまちづくりの方向性を示す「環状2号線周辺地区まちづくりガイドライン」(以下ガイドライン)を策定している。



2012年6月撮影(提供:東京都)



日比谷通り側から見た新虎通りの将来イメージ(提供:東京都)



2014年2月撮影

ガイドラインでは、新虎通りを挟む南北の広域エリアを、その街の特性に応じて「虎ノ門エリア」「新橋西エリア」「新橋駅前エリア」「愛宕・慈恵医大周辺エリア」「新橋南エリア」の5つに分け、新虎通りのある「環状2号線沿道エリア」を、各エリアの結節軸となるシンボルストリートと位置づけている。

そして、このエリアが東京の顔となる、国際競争力を備えた賑わいのある街並となるよう、「東京のしなやかな街並みづくり推進条例(東京都)」通称「しなやかな街」に基づく、街並再生の手法を導入。これは、敷地の細分化などで市街地の更新が進みにくい地区に対して、地域の実情に即して柔軟に街区再編を実現していく制度である。

同制度を利用すれば、例えば、地権者が共同でビルを建て替える際、使い道のなくなった道路を潰して敷地に組み入れる、あるいは貫通路を用意することで上部を建物として利用することが可能になる。また、こうした建て替えに対するインセンティブとして、その道路付けの条件等に応じて、最大1,000%までの容積率の割増が認められる。ただし、こうした建て替えに関しては、最低敷地面積が250㎡以上であることを条件としている。

また、次世代の東京を象徴するシンボルストリートとなるべく、統一感のある魅力的な街並を形成するために、景観にも配慮している。具体的には

- 1階部分には賑わい施設として、物品販売店舗やオープンカフェなどの営業もできる飲食店の導入
 - 新虎通りに面する自動車出入口の制限
 - 統一感を出すための80mの高さ制限と、道路境界線からの建物の壁面位置の制限
 - 風俗営業の制限
- などが必須項目となっている。

もちろん、実際に建物を建設するのは地権者や事業者であるから、区としては協力をお願いするという立場を取らざるを得ない。だが、こうした規制を守ることが、結果的には街、そしてビル自体の価値を高めることは、疑いようのない事実だ。

できるだけ早く、こうした開発が実現し、冒頭のような街並が出来上がることを願うばかりである。

望まれる交通アクセス拡充 地元の期待は新駅の誕生

また、こうした開発が進むにつれ、新たな課題が浮上している。それは、同エリアを取り巻く交通アクセスのキャパシティ不足の問題である。都心部のビジネス街や繁華街の中でも、最寄駅まで300m以上の距離があるなどの「都心型鉄道不便地域」が各地に存在している。晴海や六本木・西麻布周辺、さらに、これから大規模開発が集中する新橋・虎ノ門・神谷町エリア、つまり新虎通り近辺もそれに当たるのだ。

ここに興味深い資料がある。独立行政法人都市再生機構が昨



虎ノ門ヒルズ地上部完成イメージ(提供:東京都)

年3月にまとめた「都市開発と鉄道のリニューアル ―東京の国際競争力強化に向けて―」と題した調査報告書だ。都市再生と鉄道サービスの関連性についての調査だが、その中で「東京都心部における鉄道サービス改善策に対する一般的な効果検証」と題するケーススタディとして、虎ノ門・新橋・神谷町エリアが取り上げられている。

これによると、現在の虎ノ門駅のピーク時における乗降客数は18,000人/時間、神谷町駅は同15,000人/時間である。これに対して、今後想定されている開発計画が竣工した場合、虎ノ門駅では22,000人/時間、神谷町駅は21,000人/時間となり、それぞれ4,000人と6,000人が増加するとしている。もし、実際にこのようなことになれば、次の列車が到着した時点でも、前の列車の降車客がホームに滞留していることになり、安全性の低下や、運行の遅延を招く可能性が高くなるのは想像に難くない。利用客のストレスも当然高まっていくだろう。

同調査書では、その改善策として3つの方策をシミュレートしている。具体案と発生する費用は次のとおりだ。

1. 駅の改良: 虎ノ門駅の出入口新設(2億円)。神谷町駅の昇降施設改札口の新設(20億円)
2. 日比谷線の新駅設置(120億円)
3. 虎ノ門駅~Ⅲ街区間の地下通路整備(35億円)

また、昨年9月には、民間事業者が新駅や自由通路の整備を行う際に、国が費用の半分を補助する新たな支援制度創設を検討するとの新聞報道があった。整備計画の推進に向け、こちらも追い風になるものと思われる。

ちなみに、こうした整備を実施する際の開発事業者と鉄道事業者との連携は、一般的に1.協議会等での調整を踏まえた整備、2.行政からのインセンティブにより開発事業者が整備、3.基金を活用し、鉄道駅の整備に充当、4.行政、開発事業者が鉄道事業者へ請願する整備、5.鉄道事業者が単独で整備、の、おおむね5つのパターンが挙げられる。どの手法であれ、地元の住民やワーカーが、もっとも期待しているのは新駅の誕生だろう。次世代に向けたシンボルストリートを目指す港区にとっても、国際的なビジネス街を標榜する都にとっても、当エリアにおける交通アクセスの都市基盤整備は避けて通れない課題となる。実現に向けた具体的な動きが待たれるところである。



地元との連携により、資産価値の高い街づくりに貢献する

東京進出を期に 海運業から不動産業へ

当社は1943年、山口県の下関市において、海運・サルベージ・倉庫業を営む企業として創業しました。その後、当時の運輸省に程近い港区西新橋に支店を構えることで東京に進出し、1951年には本社機能を東京に移転させるとともに、大きな発展が見込まれた新橋の地において不動産業にも乗り出しました。現在では、2011年に開業した「モメント汐留」をはじめ、都内に15棟のビルを保有していますが、そのうち13のビルがこの新橋・虎ノ門エリアに集中しています。今回「新虎通り」と名付けられることになったマッカーサー道路開発の沿道にも、3棟のオフィスビルを所有・運営しています。当社では、海を進む船舶を整備するノウハウは、陸上での施設管理を含めたビル経営においても相通するものがあると考え、その理念は不動産業進出以来、今日においても受け継がれています。

反対から協調への転機となる 住民による「街づくり」の提言

ご存知のように、「マッカーサー道路」と呼ばれていたこの計画は、戦後30年を経過するなか計画だけが残り、行政にも一向に実行に移す気配が見られず、計画地や周辺で生活する地元住民や企業を中心に、廃案を訴える声が大きくなっていきました。30年程前でしょうか、当時のマスコミが同地を上空から撮影し、東京の中心地に戦後さながらの街並が残る異様さと、同時に建て替えも禁じられ生活設計が成り立たないと困り果てる地元住民の声を伝え、「行政は何をやっているんだ」という論調で報道されたこともあります。ただ、行政も地元住民・企業も、賛成派も反対派も中立派も、お互いに反目し話し合いを拒むのではなく、まずは同じテーブルに着き、計画の是非、地域の再建と将来について真剣に議論しようとする場ができあがってきたのも同じ時期でした。議論を続けるなか、1989年には道路法、都市再開発法、建築基準法の一部改正で創設された立体道路制度を活用し、同地で引き続き生活をしたいという権利者の皆さんの願いを叶えることができるようになりました。「まちづくりを考える住民・地権者有志+環状2号線廃案促進対策委員会」による「まちづくりから環状2号線整備への提案（1995年2月）」及び「環2まちづくり研究会」による「まちづくりから環状2号線整備への提案・2（1996年6月）」を発行した頃は、2002年の都市計画提案制度の創設以前のことで、民間から行政へ提案ができる仕組みがありませんでしたが、上記の2度にわたる提案を基に行政とも協議を重ねてきました。他にも、土地や建物の評価や建築



東洋海事工業株式会社
 業務部 経営企画室 課長
松田 篤史氏



サンブリヂリアルエステート株式会社
 営業部 営業管理・開発部 課長代理
田山 達彦氏



サンブリヂビルテクノ株式会社
 ビルマネジメント部 ビルマネジメント課 課長
堀内 俊成氏

条件等、様々な課題がありましたが、地元の人々の文字通り生活と生命を懸けた訴えに、行政が真剣に応え歩みを重ねたことで、

今年の本線開通に至ったと言えます。

「新虎通り」の名称決定まで、この道は「マッカーサー道路」と呼ばれていましたが、以前都の担当職員から聞いた話では、GHQ占領下で本道路が都市計画決定される1946年以前、関東大震災直後の第2次山本内閣の内務大臣兼帝都復興院総裁、後藤新平の立案した震災復興計画の中に、現在の環状2号線とほぼ同じ位置に幅員100メートルの道路計画が盛り込まれていたそうです。計画には巨額の予算が必要なため、震災復興計画全体の縮小に伴いこれは実行されませんでした。1946年の都市計画決定は、戦後復興計画の1つとしての再出発の表れだったと思います。しかし、1949年のシャープ勧告による地方自治事務再配分勧告及びドッジラインによる財政支出の切り詰め方針で計画の再検討が閣議決定されたことを受け、環状2号線の道路幅員は40mに変更されたうえ、その後、未着手のまま凍結されてしまいました。この話をしてくれた職員は、「本計画を縮小したGHQのマッカーサー道路と呼ぶよりも、オリジナルの「後藤新平道路」とした方が、日本人としてはイメージが良いのでは」と言っていました。仙台藩出身の後藤新平により関東大震災復興のため計画された道路が、東日本大震災からの復興に全国一丸で尽力している今開通する。街づくりにかかる当社としては、先人への感謝と、現在と未来に対する使命と責任を肝に銘じずにはられません。

長期的な視点で実現する 活気あふれる魅力的な街づくり

西新橋界隈は「サラリーマンの街」あるいは「オジサン」の街」と言われながら、虎ノ門・内幸町のような官庁街、あるいは日本橋・大手町のような金融街という特定のイメージがないエリアです。いわば、その多様性こそが魅力と言えます。また、アジアヘッドクォーター特区にもなり、外国人が増えるなど、その多様性はますます高まるでしょう。その中であって環状2号線周辺は、開催が決定した東京オリンピックの各会場や施設を結ぶ重要な機能を担うわけですから、新虎通りが注目を集めることは間違いありません。しかし、「通り」や「エリア」が活性化するには、そこに人が歩き、集い、賑わい続けることが重要です。そして、その基本となる街並を形成する建物には、人々が利用して「動的変化」するものと、大切に保存すべき「静的変化」の望まれるものがあり、それぞれの時間軸で変化していきます。また、そこで暮らす住民や業者も、様々なライフスタイルを持ちながら、それぞれの時間軸を持って生活しています。これらのスタイルと時間軸が合致して、地域全体が「魅力ある街」となるには、50年、100年という時間は決して長いものではないと思います。

新虎通りの車道は今年の3月に交通開放される予定ですが、再開発の目玉である幅員13mの歩道部分の整備には、しばらく時間がかかるそうです。昨年、「エリアマネジメント協議会」が発足し、ようやく地権者やビルオーナーベースの話し合いが始まりましたが、まだまだこれからというのが実情です。また、街並のリニューアルを「建築物」という視点だけで捉えると、その時々々の要求に応じるだけの短絡的なものになりがちです。永く魅力的な街であるためには、交通網の整備や平面的・立体的な地域内動線の確保など、建築物が将来的な街の変化にいかに対応するかを模索するといった試みも必要でしょう。加えて、人々のコミュニケーションをソフト面で高める努力。古臭いかもしれませんが地域のお祭りなど、永く愛着の持てる街づくりには欠かせないものです。コミュニティの更新性、継続性の向上を図り、NPOや町内会、エリアマネジメント等も活用しつつ、地域で生活する人々の心が繋がる街づくりを考えていきたいと思います。すでに、江戸職人文化を体験する大人（オジサン）のキッズニア「オッサニア」を街で展開し、エリアの人々を結んでいこうというアイデアも出ています。

将来のニーズの変化に対応できる 柔軟性に富んだビル運営を目指す

当社は、不動産事業の開始当初から1棟1棟のビルをきめ細かに運営し、いわゆる街の再開発を担うデベロッパーとは一線を画しています。一方、新虎通り沿いに保有する6東洋海事ビルは、建設時やリニューアル時に環状2号線開通を視野に入れ、通り側に出入口を設けています。ですから、今後も一気にスクラップ&ビルドを行う予定はありません。とはいえ昨今、街の発展を見越した増床目的の移転が増えており、このビジネスチャンスを見逃す手はありません。こうした状況を踏まえ、オフィスとして現在求められる機能を備え防災性能の高いビルであることはもちろん、将来のハード・ソフト面におけるニーズの変化にも、適宜、柔軟に対応できる更新性、リニューアル対応のし易いビルの実現に努めています。

また、先に述べたソフト面での防災展示会や夏祭りなど、街づくりイベントを積極的に運営し、地域の方々に喜んでもらえるビルになりたいと思っています。こうした活動を通じてエリアの価値が上がれば、当社もその恩恵を受けることができるのではないかと期待しています。視野を広く持ち、お客様や地域の方々を含むあらゆる関係者のニーズを把握し、そのニーズに対し迅速に答えるビルを運営し、提供する意識を高く維持することが、当社の課題であると考えています。

虎ノ門ヒルズの誕生で変わる新橋・虎ノ門

都とのパートナーシップで誕生する「虎ノ門ヒルズ」

当社は現在、「環状第二号線新橋・虎ノ門地区第二種市街地再開発事業Ⅲ街区」において「虎ノ門ヒルズ」の建設を今夏竣工に向けて進めています。今回の事業が、これまでの当社の再開発事業と大きく異なるのは、施行者である東京都が初めて導入した、「事業協力者方式」及び「特定建築者方式」によるパートナーシップとして参画した点です。

もともと当社は、Ⅲ街区に当たるエリアに、虎ノ門17森ビル、虎ノ門23森ビル、三興第一ビルという3棟のオフィスビルを所有する地権者でした。そうしたなか、都が事業協力者方式の採用を決定したことを受け、当社発祥の地、虎ノ門エリアで当社が培ってきた開発ノウハウを活かせる大型再開発であることからこれに応募。以降、2002年から施行者と権利者とのパートナーとして、再開発計画への助言、提案等に関わってきました。さらに2009年からは、特定建築者として虎ノ門ヒルズの建設と保留床の取得、及び運営を推進しています。

施行者である東京都は「事業協力者方式」や「特定建築者方式」といった事業方式の採用により、早い段階から民間事業者のノウハウを取り入れることができるため、競争力のある施設計画や事業性の向上だけでなく、地権者意向への柔軟な対応も可能になります。また、資金面においても負担が軽くなります。

当社にとっても、従来型の開発であれば地権者の方々との折衝、用地の取得などを基本的に1社で行うわけですが、環状第2号線新橋・虎ノ門地区は戦後の「帝都復興計画」策定以降、都が60年以上にわたって折衝を続けてきたという経緯があります。



森ビル株式会社
 虎ノ門ヒルズ開発準備室 開発事業企画グループ 課長
長尾 大介氏

その間に築いてきた地権者との信頼関係があるなかへの参画でしたから、施設計画を作り上げる上でも、事業を推進していく上でも、比較的受け入れられやすかったように思います。東京都が主体となる部分では、当社が第三者として意見を述べ、施設計画については東京都や当社が地元の意見を取り入れながら要望をまとめるといった、役割分担が功を奏したと言えるでしょう。こうした官民一体による開発手法は、当社にとっても初めての経験でしたので、非常に学ぶことは多かったと感じています。

立体道路制度の導入が超高層複合シンボルタワーのきっかけ

最大の特徴は立体道路制度の導入により実現した、道路と建物の一体開発である点です。通常であれば、道路を造るとなる

と対象地にお住まいの方の立ち退きが必要となるため、地元の負担は大きくなります。しかし、この制度を活用し、道路と合わせて、転居先の選択肢としての建物が提供されることで、住民の方々が地元に残ることができます。土地の高度利用の観点では、都市基盤拡充と地元の利益担保を同時に実現した有効な手法と言えます。

建物の地下を道路が通るこれほど大規模な開発は、他に例がないでしょう。それだけに施設計画、難しい点もありました。新設道路は、主要幹線である桜田通り至近の街区北東の開口から、南西方面に緩やかな弧を描きながら地下に入っていきます。当初は、そのカーブした道路の地上部分を活かして広場を配置し、それを囲むようにメインタワー、住宅棟、オフィス棟、小規模な商業棟の4棟による配棟計画が都市計画決定されていました。しかし、2002年に再開発協議会が設立され、その中でⅢ街区の取得意向を調査すると、同プランのオフィス棟や店舗棟の希望者がほとんどおらず、メインタワーと住宅棟を希望する方々がほとんどでした。さらに、広場が4棟に囲まれ閉鎖的で、「地域に貢献するためには、もっと開放的であるべきだ」というご意見をいただきました。そこで、超高層ビル1棟に集約することを提案し、現在の虎ノ門ヒルズの設計プランに至ります。

道路の上に超高層ビル1棟を開発するというので、施設計画のうち、特に頭を悩ませたのは1階部分の動線計画です。虎ノ門ヒルズはビル1棟の中に、道路や駐車場を含め、実に7つの用途を持つ複合施設でありながら、1階部分の多くを道路が占めています。建物はそれを避けて計画した上で、各用途にいかにより合理的にアプローチするかを考慮し、動線が計画されています。立体道路制度を活用し、道路と建物を一体開発したことで、国際

的なビジネス街を目指す新橋・虎ノ門エリアのシンボルタワーにふさわしいビルに仕上がったものと自負しています。

最新設備のオフィスやホテル、カンファレンスなどを備えた国際的ビジネス街の象徴

虎ノ門ヒルズは地下5階、地上52階建ての超高層ビルで、完成すれば247mと都内2番目の高さを誇ります。地下には544台を収容する駐車場を設け、1～4階には店舗、2・3階にオフィスロビーを配しています。また、4・5階には虎ノ門エリア最大級のカンファレンスセンター「虎ノ門ヒルズフォーラム」が開業。国際会議にも対応できるメインホールに加え、2つのホールと4つのミーティングルームを備えています。そして6階～35階までの計30フロアに位置するのは総貸室面積98,660㎡の最高スペックを備えたオフィス層、37階～46階は総戸数172戸の眺望抜群の住戸層になります。さらに47階から最上階の52階が、日本初進出となる「アンダーズ 東京」。ホテルズパを備えた客室164室のラグジュアリーブティックホテルが誕生します。

2階部分では、立体道路制度を活用して生まれた人工地盤上に、約6,000㎡の開放的な広場を配しました。これにより、芝公園、愛宕山、そして新虎通りの公園道路のような並木道と合わせて、点在する都心のグリーンネットワークをつなぎ、潤い豊かな街並にしたいと考えています。そうすることによって、ビジネスパーソンの憩いの空間であると同時に、外国人の方々にとっても居住したいと思えるようなエリアになってほしいと考えています。

もちろん安全面についても、他の「ヒルズ」ブランドの施設同様、最上級の耐震性能を確保しています。具体的には、3種類の制振装置を計1,218基設置。これは当社の施設の中でも群を抜く多さです。また、万が一、電気の供給が止まっても都市ガスや重油による自家発電で対応するなど、事業継続性には万全の配慮をしています。さらに、地域の防災拠点として帰宅困難者の滞在に対応できるよう、3,600名が3日間過ごせるだけの食料の備蓄に加え、一時滞在スペースとして活用できるよう低層部を整備しています。

成熟しきっていた新橋・虎ノ門新ビルがさらなる発展の起爆剤に

新橋・虎ノ門エリアは、官庁街やビジネス街として高いポテンシャルを有し、早くから成熟した業務集積エリアを形成していました。その後、2011年には、欧米の多国籍企業やアジアの成長企業の事業統括部門や研究開発部門を積極的に誘致する「アジアヘッドクォーター特区」に、2012年には「環状第二号線新橋



周辺・赤坂・六本木地域」が他の7地域とともに「特定都市再生緊急整備地域」に指定されるなど、地元のみならず、国を挙げて、発展への期待が高まる地域となっています。

一方、現実目を見れば、街の成熟が早かった分、環状2号線の事業の停滞と相まって機能更新が進まず、周辺のビジネス街と比較すると地域力が低下していた面も否定できません。国際ビジネスセンターを目指すという大規模再開発「虎ノ門ヒルズ」が起爆剤となり、地域全体が活性化してさらなる賑わいを生み出せればと考えています。

かつて当社が赤坂で手掛けた大規模都市開発の先駆け「アークヒルズ」は1986年に竣工したのですが、四半世紀以上が経った今、周辺エリアには2012年竣工の「アークヒルズ 仙石山森

タワー」や、昨年竣工した「アークヒルズ サウスタワー」のほか、同業他社の再開発案件など大型ビルが次々と完成しています。交通インフラの面でも東京メトロ銀座線の溜池山王駅や、南北線六本木一丁目駅が開業するなど、街は面的な広がりを持ち地域の活性化につながっています。虎ノ門ヒルズも、ぜひともそうした発展のきっかけになればと願っています。「六本木ヒルズ」などと比較すると、虎ノ門ヒルズの開発規模は小さく、商業施設も大きくはありませんが、だからこそ、新虎通りの沿道の地権者の方々をはじめとした、周辺地域における今後の盛り上がり

が重要であると考えています。すでに虎ノ門ヒルズの南北のエリアで、地元の方たちによる再開発の勉強会が始まっています。当社ではエリアマネジメン

トの一環として、「ToMoTo TIMES」(ToMoTo: Tomorrow's Tokyoを意味する)と名付けた新聞形式のエリアパンフレットを発行し、エリアに目を向けてもらうイメージアップ戦略を図っています。また、エリア間競争が激しくなるなか、社内においても六本木・虎ノ門エリアにおける開発スピードをアップさせるべく、都市開発部門の人員を増強して、体制強化を図っています。さらに当該エリアに所在する当社の既存ビルについても、順次、機能更新を実施していく計画です。

新橋・虎ノ門エリアは、丸の内・大手町や西新宿といった巨大街区で構成されるエリアと比較すると、ビルの規模は様々です。これは、より幅広い規模のテナント企業に選択肢が提供されるという点で、当エリアのメリットだと言えます。また、ビジネス

就業者だけでなく、そこに数多くの住民が居住しています。ビジネス街であるにもかかわらず、こうしたブレイヤーの多様性を持っているということは、これからの時代、街の発展に大きく寄与するのではないのでしょうか。また、環状2号線が虎ノ門から新橋、そして豊洲まで開通すると、羽田空港や臨海部へのアクセスもスムーズになります。こうした特性を活かしたエリア全体の差別化戦略が急務であると同時に、2020年東京五輪開催決定による追い風をうまく捉えることで、新橋・虎ノ門エリアは想像以上に短期間のうちに国際ビジネスゾーンに発展できると信じています。



虎ノ門ヒルズに 広告会社大手「A」 その背景と拠点

本社移転の DK」。戦略を訊く

広告会社の本社は トレンド情報発信基地でもある

アサツデー・ケイは、1956年に創業した旭通信社を母体とし、1999年に第一企画と合併して誕生した売上規模で業界第3位の広告会社です。人員規模はおよそ2,000人前後。どの広告会社にも言えることですが、近年は国内事業だけでなく、海外進出する得意先企業の現地での広告活動を支援するため、アジアや欧州、アメリカなどにもビジネスを展開しています。特に中国においては他社に先駆け事業を進めてきた結果、中国進出を考える企業からの信頼が高く「中国といえばADK」と当社の競争優位性の1つになっています。また、テレビアニメーションを中心としたコンテンツビジネスに強いのも、当社の特色です。

我々広告会社にとって本社とは、単に管理部門が執務する空間ではありません。製造メーカーの拠点であれば、オフィスがあり工場があり研究所がありと、多様な施設展開がありますが、広告会社の本社は1拠点でそのすべてを担っていると言えるのではないのでしょうか。テレビや雑誌のCMが生み出されるクリエイティブの現場であり、世の中のトレンドが調査・分析・提言される場であり、キャンペーンやイベントの仕掛けが練られる場でもある。つまり、アイデアを形にして世の中を動かしていくとする人たちが集まる、情報発信基地であるということです。

現在の本社ビル(東京・中央区築地)には、1999年に合併した2

社の融合を図る目的で、2002年に入居しました。物理的に1つの建物に入ることで1つの会社になる目的は達成されたものの、16階建ての建物を1棟借りしたため、必要面積よりも広々としたオフィスを手に入れることになりました。結果として、空きスペースに物が置かれ、各所が倉庫化するという無駄が散見されるようになっていました。また、多層階に分かれることによる社内のコミュニケーション不足も問題でした。最近は職場のIT化が進み、ただでさえ“フェイス・トゥ・フェイス”のやり取りが減る傾向にあります。広告会社にとって人が財産であるからには、人と人が出会う機会を増やすことで、より新しいアイデアが生まれる環境にしたいという想いがありました。

虎ノ門ヒルズへの本社移転は 新たな飛躍への足掛かり

本社移転に向けた直接的な要因は、現在の入居ビルが、2012年10月に10年の契約期間の満了を迎えるということでした。もちろん、そのまま契約を延長するという選択肢もあったのですが、前述したような現本社ビルの課題を踏まえ、ワンフロア面積の広いビルを中心に探していたところ、虎ノ門ヒルズに出合ったというわけです。

虎ノ門という立地に決めたのは、取引先であるテレビ局や新聞社などが近くにあるというのが大きな理由です。例えばテレビで言うと、ご承知の通り在京キー局は5社ですが、地方放送局の出先拠

点が東京に約130あります。これらメディアの人たちが来られて打ち合わせをするケースが多くありますから、各社とのアクセスは非常に重視した点です。また、社員の通勤の利便性を考えても、東京から品川までの山手線沿いから、地下鉄で1駅か2駅の距離に本社を構えるべきだろうとの考え方で移転先を探していました。

東京都が虎ノ門エリアを外国企業誘致のための「アジアヘッドクォーター特区」に指定し、虎ノ門ヒルズがその新しい街づくりの中心的役割を担っていくことも、虎ノ門ヒルズを選んだ決め手の1つです。当社が国内だけでなく、アジアに向けて事業拡大を図っていくことのアピールにもなるからです。さらに52階建ての超高層である虎ノ門ヒルズ自体の話題性も魅力でした。話題のビルに入居して世の中に話題を提供する。これも広告会社流の選択の1つだろうと考えています。

新本社は、現在より2,000坪ほど少ない約5,000坪になります。16フロアから5フロアへと統合することによるスペースの高効率化に加えて、コストや安全性を考慮して、これまで自前で持っていたサーバールームを外部に委託。また、大会議室は虎ノ門ヒルズのカンファレンスルームを利用することで対応する予定としており、ワークスペースの面積はほとんど変わらないでしょう。さらに、移転を機に一部グループアドレス制度の導入を検討したり、ペーパーレスへの取り組みをさらに進めるなど、効率的な働き方へ変えていきたいと考えています。

新本社は、これまで以上にクリエイティブで、コミュニケーション

株式会社アサツデー・ケイ



コーポレートセンター
 コーポレート本部長
勝村 良一氏



コーポレート本部
 総務局長
工藤 克人氏

に溢れる職場環境を提供できるはずだと考えています。折しも昨年4月には新社長の植野が就任し、2020年に向けた長期ビジョンを打ち出しています。当社が新たな領域へ挑戦していく、足掛かりとなる新本社にするべく、現在、移転に向けた最終調整を進めています。

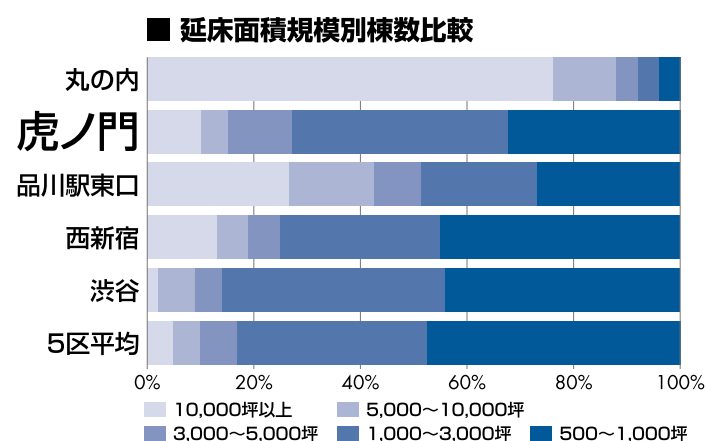
新橋・虎ノ門オフィス市場の現在、過去、そして未来

歴史あるビジネス街ゆえに 機能更新進まぬ新橋・虎ノ門

まず、虎ノ門・新橋エリアの歴史的背景と、ビジネス街としての発展の経緯、及びエリアの特性について考えてみましょう。

虎ノ門は江戸時代、徳川家に近い譜代大名の武家屋敷が集まっていた。そのため、その後も大きな区画が残っており大型のビルが建設しやすかったと言えます。事実、虎ノ門周辺は、他の都内ビジネス街と比較して、現在でも規模が大きいビルが多く集積。当社のエリア毎のビルの規模別の分布データによると、延床面積1,000~3,000坪のビルが都内5区平均35.8%に対して40.0%、3,000~5,000坪のビルについては同7.1%に対して12.3%、5,000~10,000坪のビルは同4.5%に対して5.4%と、特に3,000~5,000坪クラスの集積度が高いエリアであることがわかります。

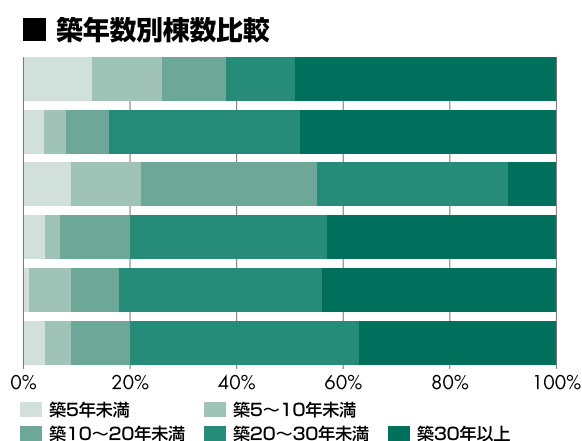
超高層のビル開発が増えた今日では目立たないものの、1980年代頃には、大型ビルが立ち並び一大オフィス街でした。官公庁に隣接したエリアにこうした受け皿が整備されたため、重厚長大の企業群や特殊法人が、こぞって入居していたのも当然と言えるでしょう。しかし、残念なことに1990年代頃を境に、同エリアに集積していた石油系や海運系企業の転出が目立ち始めました。こうした早くに成熟したオフィス街は、地位（じぐらい）というか、グレードが高いとされ、他エリアに比べ賃料が高めに設定されています。さらには電子メールなどの通信手段の発達も影響して、物理的に官庁街の近くにいる必要がなくなったのでしょう。また、リーマンショック、震災を経て、JRが利用できない、古いビルが多い等の状況を背景に、虎ノ門エリアの空室率は2010年後半に一時的に11%を超える水準まで上昇しました。現在ではマーケットの回復基調に乗り、4%台後半まで回復しています。



シービーアールイー株式会社
 コンサルティング本部 アソシエイトディレクター
松永 浩一

一方の新橋ですが、こちらは汐留側と旧市街地を分けて考えるべきでしょう。新橋駅西側の旧市街は、江戸時代には町家で小商店が並び街並みでした。明治時代に鉄道が通ると、烏森神社付近には花街が形成され、その後は銀座の延長として繁華街として発展。区画の小さい中小ビルが多いのは、その当時の名残と言えます。特定の業態が集積しない多様性が特徴ですが、それも中小規模のビルが多いことと関連していると言えます。JR山手線や、路線延長は短いものの多数の路線と接続し、沿線に大きな業務集積を抱える地下鉄銀座線の駅が利用でき、新幹線のアクセスも悪くないなど交通利便性が高いため、本社というより、フットワークを重視する支社や支店、営業所が多いというイメージがあります。そのためか、リーマンショック後も、一時期は空室率が上がりましたが、賃料を下げれば入居を希望するテナントが多いので、比較的早く解消することができました。

この2つのエリアに共通するのは、いわゆる旧耐震の築20年以上の古いビルが多く、コンスタントなビルの新規供給がない



ため機能更新がなされなかったことです。それが、昨今言われるこのエリアの地盤沈下の主な要因でしょう。

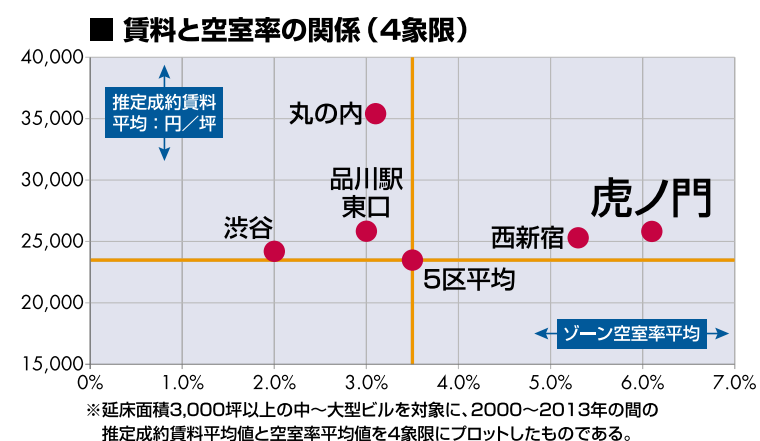
エリア活性化の起爆剤 「新虎通り」が抱える課題

こうしたエリアに、この3月、新たに交通開放されるのが「新虎通り」です。幅員13mの緑豊かな遊歩道がどこまでも続く街並みは、都内のどこを見渡しても例がないもので、無限の可能性を秘めていると言えます。地域活性化の起爆剤として期待が集まるのも当然のことでしょう。しかし、オフィスマーケットの観点から言うと、いくつかの課題が残されています。

まず1つ目は「現在の街並み」です。地下を通る環状2号線は、羽田から都心への、また都心からオリンピック会場へと向かうメインストリートですが、その上を通る新虎通りの沿道にあるのは、小規模な古いビルばかりで、しかも、そのほとんどは道路にお尻を向けているのです。街の成り立ちからいって、大規模ビルが林立するとは思えませんが、「しゃれ街」に則った街路形成が行われることが、まずは発展への必須条件となっているのです。

2つ目は「交通アクセス」です。新虎通りは約1.4kmという距離の長い開発ですが、虎ノ門駅から新橋駅からも離れており、オフィス立地としては交通利便性の点で高い評価は得られません。地下鉄の新駅建設の噂があり詳細はまだ不明確ですが、新駅ができてはじめて、他のオフィス街と比較する土壌ができると言っても過言ではありません。広い幅員を利用して、新交通であるBRT等を導入し、それを目玉として各停留所付近を中心に開発を広げるといった仕掛けがあっても良かったのかもしれません。

3つ目は「賑わいの演出」です。どんなに美しい通りができて、それだけで人が集まるとは限りません。ましてや、街並みを



目的に移転してくる企業がどれだけあるでしょうか。メインの施設である虎ノ門ヒルズも、ロケーションに配慮した用途構成のためか、六本木ヒルズと比較すると店舗数が少なく、集客力の点では見劣りします。職住近接がこのエリアの特徴ですが、気がつけば歩いているのは地元の住人だけという状況では、賑わいには程遠いものとなります。

そして4つ目は「主役の不在」です。近年、丸の内や日本橋、京橋などのエリアで大規模な再開発が行われていますが、これらは皆、大手デベロッパーが主体計画し、実施しています。それに対して新虎通り周辺は、森ビルが直接手掛けるのはⅢ街区にとどまり、開発をトータルにプロデュースするデベロッパーがいません。もちろん、開発案件のために種地を探しているデベロッパーはいるかもしれませんが、街並をプロデュースする機能は担えないでしょう。言い換えれば、そこにビルを建てる地権者や住民のすべてが主役とならなければいけないのです。

ハード・ソフト両面にわたる 「マネジメント力」が成功の鍵

繰り返しになりますが、新橋・虎ノ門エリアは、新虎通りという新しい舞台装置を得て、これまでにない、全く新しい価値を持ったオフィス街になり得ます。地元の地権者や店主のみならず、周囲のすべての人にとって、磨き方によってはどのようにも輝く「宝の山」となるポテンシャルがあるのです。歩道が整備され、新しいビルが建ち並び、商業テナントが明確な意図を持って配置され、新虎通り全体としての調和が取れた環境ができれば、街の活性化としては例を見ない、素晴らしいものになるでしょう。そのためには、望ましい環境イメージを明らかにした上で、あるべき要素、あってほしい要素、ない方が望ましい要素を、可能な限り具体的に詰めることが重要なのです。

その1つのモデルケースが「みなとみらい」です。みなとみらいは、ビルの高さから広告物、外壁の色のトーンまでルールを作り、官民協働の協議会を通じて管理・運営しています。そこでは店舗を含めて、どんなテナントならOKかまでを話し合いで決めていきます。放っておくと、資本力に勝るコンビニエンスストアやドラッグストア、ファストフードばかりが林立する、ありきたりの街になりかねません。その意味で“流れに任せない”抑止力が必要であり、価値を維持するための不断の努力が重要になります。ただ、どのような形であれ、命を吹き込むのは、そこを維持する街の人々の意識にかかっているのです。

不動産ビジネスを生業とする者としてはもちろん、一個人としても、ここが素晴らしい街になることを願ってやみません。