

東京駅八重洲駅前広場整備計画について

J R 東日本 東京工事事務所 正会員 ○大原 宏晃
J R 東日本 東京工事事務所 正会員 石渡 和彦
J R 東日本 東京工事事務所 正会員 渡邊 誠司

1 経緯と概要

東京駅前広場整備については、昭和 22 年に「東京都市計画道路 東京駅付近広場 1」として当初の都市計画決定がなされている。その後、平成 14 年 6 月に「東京都市計画道路幹線街路補助線街路 96 号線交通広場」として都市計画変更の告示が行われている。

東京駅八重洲駅前広場整備計画は、鉄道会館ビルを撤去し駅前広場の奥行きを広げ、路線・高速バス、タクシー・一般車など自動車機能の再配置を行い、交通機能を強化するとともに、豊かな歩行者空間の創出を図るものである。

整備される交通広場面積は、約 10,700 m²である。

2 課題

八重洲駅前広場における課題は以下のとおりである。

<環境上の課題>

- ① 駅前広場の奥行きが狭く、使い勝手が悪い。
- ② 交通機能に特化した駅前広場で、歩行者空間・緑地等の修景的空間が少なく、シンボリックな空間形成に欠ける。
- ③ 丸の内側への眺望が鉄道会館で分断されている。
- ④ 広場全体を見渡せる（定位性を確認する）空間がない。

<歩行者交通上の課題>

- ① 歩行者空間が狭隘である。
- ② 歩車の平面交差により、歩行者の危険性が高い。
- ③ 南北方向の歩行者経路がわかりにくい。
- ④ 待ち合わせ等のたまり空間（広場）が不足している。

<自動車交通上の課題>

- ① タクシープールが広場内になく、外堀通りに乗車待ち車両列による交通渋滞が生じている。
- ② 広場出入り口部分での車両動線が輻輳し、事故の危険性が高い(5箇所)
- ③ 一般車の送迎スペース、タクシープールが無く、広場内車両動線が複雑で、利用しにくく、常に混

雑している。

- ④ タクシーバースの一部で車両右側での乗降となる動線となっている。
- ⑤ 高速バス利用者の滞留により、歩道上が混雑している。

これらの問題点を改善する方向で検討を進めた。

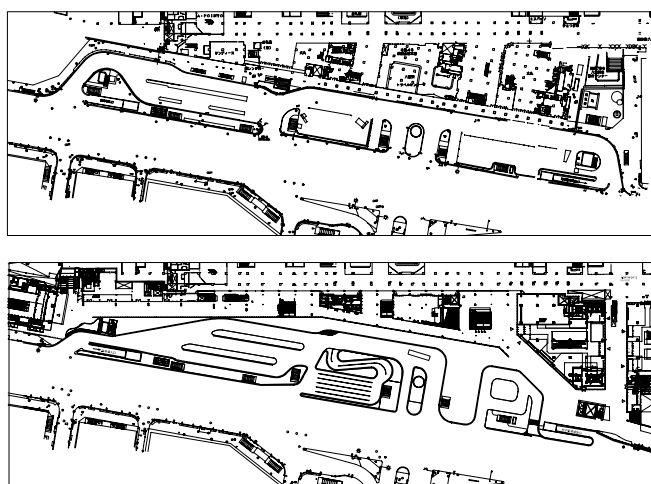


図 1 八重洲駅前広場の計画前の状況と将来計画

3 整備計画

3.1 整備方針

八重洲駅前広場の開発に際しては、課題点を踏まえ、次の 2 点が主な整備目標となった。

- ① 駅前広場の奥行きを広げ、ターミナル駅として交通空間機能の充実を図る。
- ② 新しい東京の顔として、周辺建物と調和した 21 世紀型の駅前広場空間を確保する。

この整備目標に則り、以下に示す 5 つの整備方針を軸に、具体的な将来計画を作成することとした。

- ① 周辺地区開発と一体的な駅前広場の再整備
 - ・ 鉄道会館（大丸）を撤去し駅前広場の奥行きを広げる（約 35m から約 50m へ拡幅）。
 - ・ 周辺開発と一体的に八重洲口広場を拡充、再整備する。
- ② 周辺建物と調和した 21 世紀型の新しい東京の顔づ

くり

- ・ 潤いある環境空間を立体的に形成する(地表レベル・デッキレベル・地下レベル)
- ・ 八重洲側における緑の創出を図る。

③交通結節点としての機能の強化

- ・ 交通施設の機能の集約，乗降空間の改善，利用動線の明確化による交通施設利便性の向上を図る。

④歩行者ネットワーク整備

- ・ 多様な歩行ニーズに応じて歩行者空間の拡充，ネットワーク強化する。
- ・ 鉄道利用者動線に沿った広場内歩行者空間の拡充
- ・ デッキネットワークの整備(南北動線の強化)

⑤周辺開発と整合の取れた交通，環境空間の形成

- ・ 周辺開発と連携した交通，環境空間の形成を図る。

3.2 施設規模算定の考え方

八重洲駅前広場整備計画を策定するにあたり，まず，将来の鉄道利用に伴う駅前広場利用人員を算出し，それを八重洲広場・日本橋口広場・丸の内広場に配分した。そして，八重洲広場・日本橋口広場・丸の内広場でそれぞれ周辺開発に伴う駅前広場利用人員を算出した。最後に，鉄道利用に伴う駅前広場利用人員と周辺開発に伴う駅前広場利用人員の数字を足し合わせ，その数字を元にバス(乗降場)・タクシー(乗降場とプール)・一般車(乗降場)の施設規模を決定した。

表 1 交通機能上の主な改善点(利用可能台数)

	現状	将来計画(案)
バス乗降場	9	11
タクシー乗降場	3	6
タクシープール	0	50
一般車乗降場	0	8

東京駅の乗降客数は平成 10 年時約 938 千人であり，見込まれる平成 30 年の乗降客数は約 848 千人となり，そのうち 407 千人が八重洲広場を利用すると算出された。

また，周辺開発に伴う駅前広場利用人員は 230 千人であると算出され，そのうち 129 千人が八重洲広場を利用するとなった。

これらの結果，将来の八重洲広場の利用人員は一日あたり 537 千人となった。

算出された利用人員の規模を元に施設規模を検討した結果，施設の将来計画規模は表 1 のような案とした。

4 仮設切回し計画

最終的な東京駅八重洲駅前広場整備に先立ち，南棟及び北棟の開発用地を生み出すために，駅前広場の仮切回し工事を行った。広場の機能を維持したまままでの施工計画を行うため，仮切回し工事においては次の 5 段階に分けた施工計画を立て，2003 年 8 月から 2004 年 8 月にかけて切回しを実施した。

<ステップ 1>

- ・ 自動車整理場廃止→駅関連車両整備と一般車乗降スペース整備
- ・ バス乗降場撤去・増設
- ・ 駅広場中央部歩道整備
- ・ 既設避難階段の撤去
- ・ バス乗務員詰所移設

<ステップ 2>

- ・ バスルート切り換え
- ・ タクシー乗り場 2 台分設置
- ・ 駅広場歩道部新設

<ステップ 3>

- ・ 駅構内物流ヤード新設
- ・ 広場出口新設

<ステップ 4>

- ・ 駅構内物流ヤード供用開始
- ・ 地下街駐車場出口ルート切り換え(路面表示変更)
- ・ 一般車乗降スペース供用開始
- ・ 駅北側タクシー出口位置変更，北側タクシー乗場新設
- ・ 換気塔改築

<ステップ 5>

- ・ 開発ビル仮囲い設置
- ・ 工事車両ルート新設
- ・ 北側歩行者ルート切替え

5 おわりに

広場の仮設切回しはステップ 5 まで完了し，2004 年 8 月に八重洲開発ビルに着工したところである。八重洲口における開発プロジェクトはまだ端緒に終わったばかりであり，2011 年の完成を目指して鋭意施工中である。