

「東京駅八重洲パーキングのこれまでの歩みと 未来に向けて」

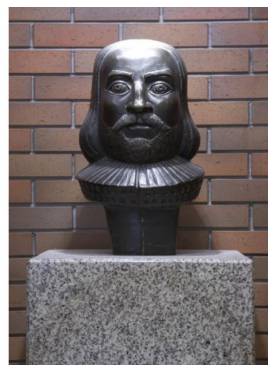
八重洲地下街株式会社

常務取締役 村井 良輔

東京駅八重洲パーキングは、八重洲地下街株式会社が運営する都市計画公共駐車場として開業して約58年になります。この間、周辺地域交通への寄与という都市施設としての役割を果たしてきました。また、利用者の安全性・利便性の向上を図り、多くの皆様にご利用いただきました。周辺環境が変化していくなか、当駐車場のこれまでの歩みと未来に向けて目指していく将来像について紹介します。

「八重洲」という地名の語源

八重洲という地名の由来は何なのでしょう。「八重洲」という地名は、江戸時代に日本に漂着したオランダ人航海士のヤン・ヨーステンの名前に由来したと言われています。1600(慶長5)年、航海中に暴風に遭ったヤン・ヨーステンは豊後国(現在の大分県)に漂着しました。その後、江戸に上がり将軍徳川家康に虎12頭を献上し、家康より江戸城そばの和田倉門外に居住を与えられ、外交顧問として重用されました。このヤン・ヨーステンがなまって「耶楊子(やようす)」となり、「八代洲(やよす)」、「八重洲」に転じたというのが有力な説とされています。元禄の頃には、現在よりも江戸城(皇居)寄りの馬場先門から和田倉門一帯が「やよすかし」、「八代洲河岸」などと呼ばれていました。その後、日本初の鉄道が新橋一横浜間に開通した1872(明治5)年頃にはこの一帯の町名が八重洲町一、二丁目と定められましたが、1929(昭和4)年の町名変更により、外堀通りを境に皇居側を丸の内、海側を八重洲と定められました。



ヤン・ヨーステン像
(八重洲地下街(株)所蔵)

東京駅八重洲口駅舎の誕生

八重洲と言えばやはり東京駅です。その始まりは1914年(大正3)年に首都の中央駅として東京駅が開業しました。当初は駅の西側(丸の内側)のみに出入口がありましたが、1929(昭和4)年に東側(八重洲側)に八重洲口が開設されました。八重洲口に本格的な駅舎が建設されたのは第二次世界大戦後の1948(昭和23)年になってからですが、失火により焼失してしまいました。その後1952(昭和



「東洋一」といわれた東京駅八重洲口の駅ビル(「八重洲地下街50年のあゆみ」より)

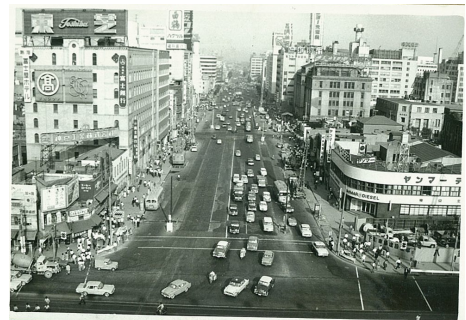
27)年に「八重洲口駅本屋建設計画委員会」が組織され、鉄道開通80周年記念の一環として、新たに八重洲口駅舎を建設することになりました。新駅舎は当時「東洋一の規模」とうたわれた6階建ての巨大な駅舎ビルでした。これを契機に「八重洲」は東京駅の東の玄関口として発展していくことになります。

モータリゼーションと駐車場整備

戦後、高度成長期に向かう中、自動車の保有台数は急速に増加していきました。東京駅近辺を行き交う自動車の数も激増し、駅前広場に設けられたわずかな駐車場だけでは到底収容しきれませんでした。この状況は全国の主要都市でも見られ、駐車場増設の必要性を重視した政府は、駐車場の整備を含め総合的な駐車対策を推進するため1957(昭和32)年5月に駐車場法、同年12月に同施行令を制定しました。これにより、自動車交通が著しく輻輳する地区で円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域については、都市計画に駐車場整備地区を定めることが可能となりました。また、地方公共団体はその駐車場整備地区における駐車場の整備に関する計画を定めることができるようになりました。特に、東京都では急増が予想される駐車需要に対応するため、都心部を駐車場整備地区に指定しました。これら整備地区内の駐車場は都市計画法に基づく都市施設(道路、公園などと同列の施設)として位置づけられ、そのほとんどが道路や公園、広場下など公共用地の地下を利用し、地下公共駐車場として整備されることとなりました。八重洲口側の駐車場、地下歩道(地下道)の都市計画も計画され、1957(昭和32)年12月に八重洲駐車場(駅前広場付近下)、1958(昭和33)年12月に八重洲第二駐車場(八重洲通り下)が計画決定されました。本来は都市計画施設である公共駐車場は東京都などの公的機関が整備することになっています。但し、民間が建設大臣(現行の都市計画法では都道府県知事)から建設に関する特別の許可を得る、いわゆる「特許事業」として整備することが可能で当駐車場もこれに該当します。



1955年頃の八重洲口
([「八重洲地下街50年のあゆみ」]より)



1955年頃の八重洲口
([「八重洲地下街50年のあゆみ」]より)

こうして計画された両駐車場ですが、建設工事にあたっては東京駅前ということもあり、地上交通は輻輳し、地下においても埋設管移設など課題は山積でした。夜間に限定された工事で昼間には路面を覆工する開削工法により、地上交通の影響を最小限に留めながらの建設工事でした。1965(昭和40)年4月、八重洲通り下の駐車場(現在の東駐車場)が完成し、営業を開始

しました。230台の供用台数を有する駐車場は八重洲通りの中央部に2カ所の出入口を有し、立地の良さから初年度は1日平均800台、2年目は1日平均1200台の利用がありました。その後、1968(昭和43)年12月、駅前広場下の駐車場(現在の西駐車場)が完成し、供用台数は292台増加しました。二つの駐車場を合わせて522台の大規模駐車場が供用開始となりました。



工事施工中の様子
〔「八重洲地下街50年のあゆみ」より〕

東京駅八重洲口開発事業に伴う附置義務駐車場との接続

当駐車場の大きな転換点の一つが東京駅八重洲口開発事業です。東京都は「東京構想2000」において、東京駅周辺地区など都心については風格と賑わいのあるまちへと再生していくことを定め、2001(平成13)年に「東京駅周辺の再生整備に関する研究委員会」が開催され、東京駅周辺の交通施設、土地利用等に関する整備のあり方が検討されました。東京都、千代田区、中央区は2002(平成



工事施工中の様子
〔「八重洲地下街50年のあゆみ」より〕

14)年6月都市基盤を再編整備し、交通結節機能の強化拡充などを図るため、駅前広場、都市計画駐車場等の都市計画変更を行いました。この都市計画変更に合わせて東京駅八重洲口開発事業が計画され、駐車場については都市計画駐車場(八重洲西駐車場)と附置義務駐車場の接続を検討することとなりました。検討にあたり学識経験者、行政関係者等に参画していただき「東京駅八重洲口開発事業に係わる駐車場計画検討委員会(委員長は東京海洋大学 高橋洋二教授)が2004(平成16)年3月から2005(平成17)年1月までの間に計5回行われ、地区交通への寄与や利用者ニーズへの対応、また東京駅前の交通の結節点としての一体的・効率的なネットワークのあり方などを検討し、一体駐車場の管理運営の方針が決められました。2007(平成19年)11月に第Ⅰ期工事が竣工し、開発ビル(グラントウキョウノースタワー、サウスタワー)との接続が開始されました。また両ビルの一般時間貸し部分の513台を当社が受託管理を行うこととなりました。2012(平成24)年には事業敷地に編入され休止していた63台分がグランルーフの竣工と共に都市計画駐車場として供用再開され、増設された附置義務駐車場と合わせ、当社の管理台数は774台となりました。

また開業前まではこれら接続駐車場を「(仮称)一体駐車場」と呼んでましたが、全体竣工に伴い、新たな呼称を検討しました。弊社の常務取締役(当時)細瀬功が「東京駅八重洲パーキング」という呼称を提案し、JR東等共同事業者の同意を得て、弊社が管理運営する4つの駐車場(東駐車場、西駐車場、ノースタワー駐車場、サウスタワー駐車場)を総称して東京駅八重洲パ

ーキングとすることが決定しました。

東京駅八重洲パーキング全体図

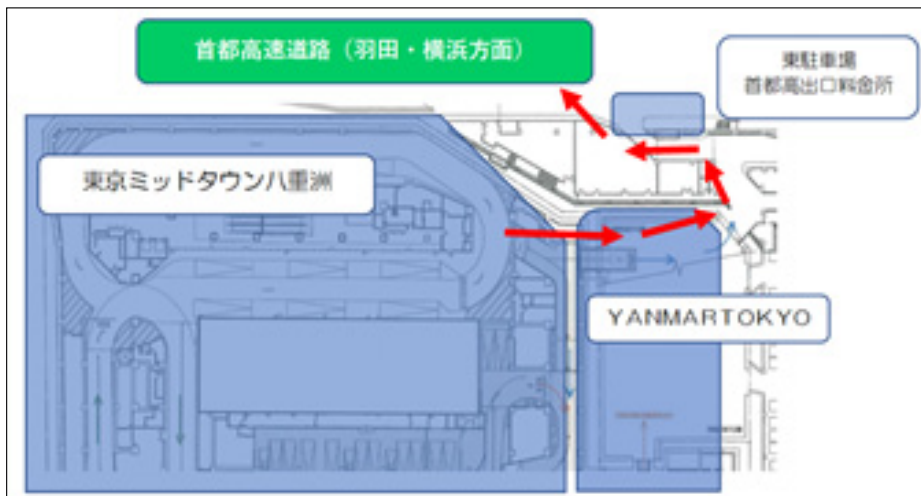


周辺再開発事業との連携(東京ミッドタウン八重洲との接続)

八重洲地下街と接続する地区では再開発事業が次々と準備・着工しています。2023年3月にオープンした東京ミッドタウン八重洲(八重洲二丁目北地区A街区)を皮切りに、八重洲一丁目東地区(2025年竣工)、八重洲二丁目中地区(2027年竣工)、八重洲二丁目南地区(2029年竣工)など今後も大型再開発が次々と完成していきます。

東京ミッドタウン八重洲セントラルタワーはB1Fで当社のヤエチカとまたB2Fで東駐車場と接続しています。また東京ミッドタウン八重洲セントラルタワー駐車場の管理業務は当社が受託しております。駐車場における東京ミッドタウン八重洲セントラルタワーとの接続はYAN

東京ミッドタウン八重洲と東京駅八重洲パーキング東駐車場との接続



MARTOKYOを經由して東駐車場の首都高出口に直結するルートを確認し、東京ミッドタウン八重洲セントラルタワー駐車場の利用者は地上に出ることなく地下通路から直接首都高へ乗り入れられ、接続による利便性の向上を実現することができました。

未来に向けて(目指すべき将来像)

八重洲周辺では今後も、首都高の日本橋周辺の地下化に伴う再開発や、日本一の高さの高層ビルとなる「TOKYO TORCH」など大規模な再開発案件が目白押しです。当駐車場の新たな接続として八重洲一丁目東地区再開発事業と東駐車場との駐車場接続が予定されており、このエリアの駐車環境は今後も大きな変化を続けていきます。

また将来的には、自動車の自動運転やガソリン車からEV車への移行など駐車場を取り巻く環境は大きく変化していきます。当社は、今後も環境変化に対応し、利用者ニーズに的確に応えつつも、都市計画施設の特許事業者としての使命を忘れることなく、八重洲という歴史ある地域に根差し、次世代の新しい駐車場像の実現に取り組んでまいります。



新京橋連絡路・KK線廃止
(東京都ホームページより)