

東京都行幸通り

(東京都千代田区)

## 東京都行幸通り（東京都千代田区）

# 風格ある、首都東京の「顔」づくり

道路特性：シンボルロード

事業特性：歩行空間整備、道路修景、沿道環境改善、道路緑化



### ◆事業の内容

- 行幸通りを含む東京駅丸の内周辺地区を一体的に捉え、専門家等で構成する会議で検討
- 首都東京の玄関口にふさわしい、品格のある道路空間を創出し、ヒートアイランド対策など都市環境改善に資する新しい街路へ再整備

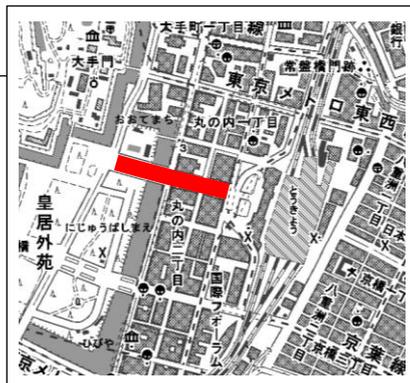
### ◆事業の成功要因（実践のポイント）

- 周辺地区と一体のトータルなデザインシステムの構築
  - ・土木、建築、都市、デザイン、歴史、造園の専門家を加えた会議を立ち上げ、各分野のプロフェッショナルが様々な角度から、地区に相応しいトータルなデザインの在り方を議論、検証。
- 皇居周辺道路とのつながりにも配慮したデザインの確保
  - ・東京駅丸の内地区全体の調和のとれた一体感のあるトータルなデザインを展開するだけでなく、皇居周辺道路との連続性や調和にも配慮したデザインを検討。

### ◆事業の成果

- 馬車道空間が開放され、様々な人々が集うイベント空間へ
- 官民協働の散水対策で、舗装の表面温度が約 10℃低下

#### ◆事業箇所



#### ◆事業データ

- ・事業主体：東京都
- ・路線名称：都道補助第 197 号
- ・道路延長：約 190m
- ・道路幅員：全体 73.0m
  - 車道 31.0m
  - 歩道 12.0m
  - 中央帯 30.0m
- ・車線数：8車線
- ・事業期間：平成 20 年～平成 21 年

## 東京都行幸通り（東京都千代田区）

### ◆事業概要

- ・行幸通りは、皇室の公式行事や外国大使の信任状捧呈式などに使われる由緒ある道路である。
- ・行幸通りの整備においては、首都東京の「顔」として、歴史と文化を生かした風格ある街並みとなるよう質の高い整備が求められていた。
- ・整備にあたっては、行幸通りを含む東京駅丸の内周辺地区を一体的に捉え、専門家等で構成する会議で検討。
- ・首都東京の玄関口にふさわしい、品格のある道路空間を創出し、ヒートアイランド対策など都市環境改善に資する新しい街路へ再整備。



信任状捧呈式の様子



首都の玄関口にふさわしい品格のある道路空間

### ◆整備概要

- 関東大震災後の帝都復興事業により整備された4列イチョウ並木の復元
- 馬車道空間（中央帯）の修景整備
- 車道の保水性舗装と散水設備整備によるヒートアイランド対策



復元された4列イチョウ並木と舗装修景



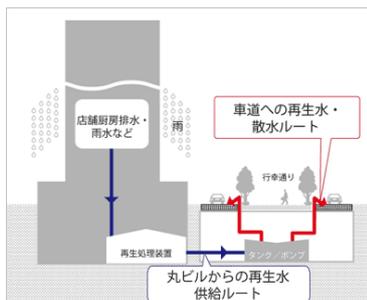
歩道照明



車道照明



防護柵



散水システム（イメージ）



散水状況

# 実践上のポイント（計画段階）

## ～周辺地区と一体的なデザインシステムの構築～

- ・ 日本の首都・東京の表玄関である東京駅と日本の歴史を象徴する皇居の2点を結ぶ行幸通りは、外国大使の信任状捧呈式の馬車が走るなど、日本独自の文化や技術力を外国に向けて発信する場としての役割を担っている。
- ・ 行幸通りを含む東京駅や駅前広場を擁する「東京駅丸の内口地区」は、「日本を代表する空間」としての格調や風格、統一感そしてメッセージ性が求められる。
- ・ この地域のこれまでの街づくりから、さらに一步踏み込み、調和のとれた一体感のあるトータルなデザインが施された街づくりを実現するため、「東京駅丸の内口周辺トータルデザイン・フォローアップ会議」を設立（平成17年12月）。
- ・ この会議では、地元関係者（東京都、千代田区、地域団体等）の他、土木、建築、都市、デザイン、歴史、造園の専門家をメンバーに加え、各分野のプロフェッショナルが様々な角度から、この地区に相応しいデザインの在り方を議論、検証。

### 【主な経緯】

- ・ H16.10 東京駅丸の内口トータルデザイン検討会報告書とりまとめ
- ・ H17.12 東京駅丸の内口トータルデザイン・フォローアップ会議設立
- ・ H22.03 行幸通り竣工
- ・ H24.10 東京駅丸の内駅舎（赤レンガ駅舎）開業



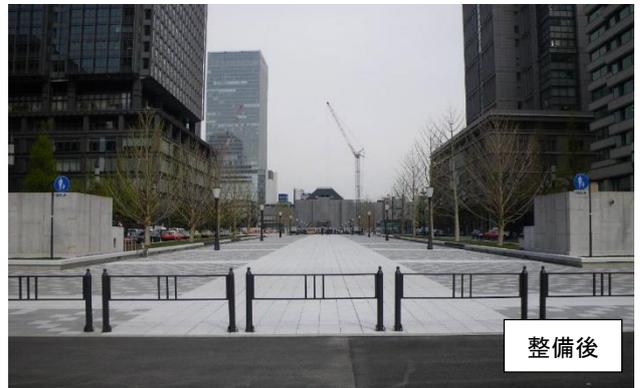
東京駅 駅前広場と行幸通りの整備イメージ



整備前



行幸通りの整備イメージ



整備後

行幸通りの整備状況

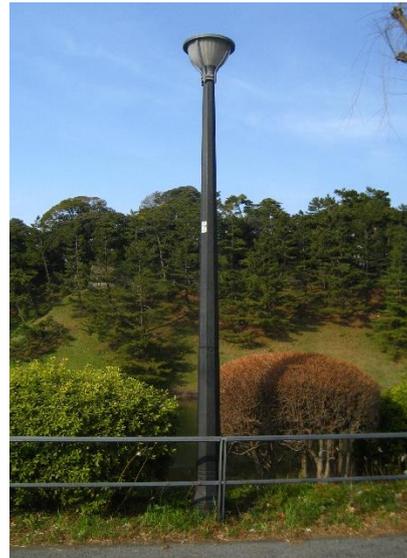
## 実践上のポイント（設計・施工段階）

### ～皇居周辺道路とのつながりにも配慮したデザインの確保～

- ・ 行幸通りと接続する日比谷通りや内堀通り等の皇居周辺道路では、道路照明等において、道路の管理区分を超えた統一感のあるデザインが実施され、平成 10 年に完成している。
- ・ 行幸通りの道路空間のデザインにあたっては、東京駅丸の内口地区全体の調和のとれた一体感のあるトータルなデザインを展開するだけでなく、皇居周辺道路との連続性や調和にも配慮したデザインを検討。



行幸通りの歩道照明



皇居周辺道路の歩道照明

- ・ また、デザイン理念の一貫性等を確保するため、道路空間の印象付けに大きな存在感を持つ道路照明の製作にあたり、工場での加工状況等をチェック。



道路照明の製作状況

## 東京都行幸通り（東京都千代田区）

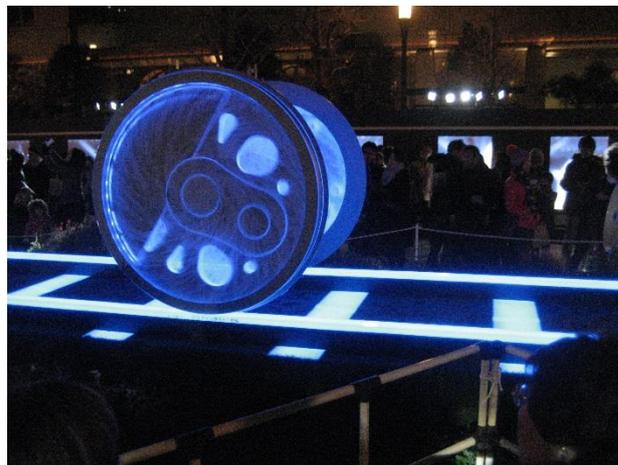
# 整備効果

### ～馬車道空間が開放され、様々な人々が集うイベント空間へ～

- ・これまで閉鎖管理されていた馬車道空間（中央帯）が格調高い空間に生まれ変わり、宮内庁の公式行事の他、様々な人々が集うイベント空間として利用。



信任状捧呈式の様子



イベント（東京ミチテラス 2013）の様子

## 【各種イベント状況】

### ■打ち水プロジェクト（行幸通り浴衣 de 打ち水）

開催年	参加者数
2010（平成 22）年	約 300 人
2011（平成 23）年	約 700 人
2012（平成 24）年	約 1,000 人

（出典：打ち水プロジェクト実行委員会資料）



打ち水の様子

### ■光都東京 LIGHTOPIA

開催年	来訪者数
2009（平成 21）年	約 209 万人
2010（平成 22）年	約 201 万人
2011（平成 24）年	約 84 万人

（出典：光都東京実行委員会資料）

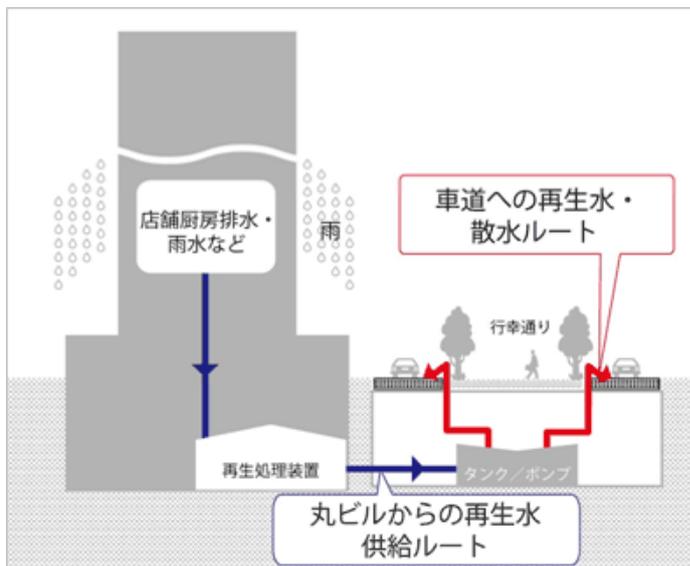


光都東京 LIGHTOPIA の様子

## 整備効果

### ～官民協働の散水対策で、舗装の表面温度が約 10℃低下～

- ・ 行幸通りの整備にあたっては、首都東京の玄関口にふさわしい、品格のある道路空間の創出と共に、未来に向けた地球環境の在り方を、メッセージとして伝える場として、官民協働によるヒートアイランド対策を実施。
- ・ 地元企業の協力により沿道建物（丸ビル）からの排水を再生し、行幸通りの植栽帯から保水性舗装を行った車道へ散水。
- ・ 散水設備の整備は地元企業が主体的に実施。
- ・ この散水により、夏期の舗装の表面温度が約 10℃低下。



再生水利用による散水システム（模式図）



保水性舗装の散水効果（概念図）



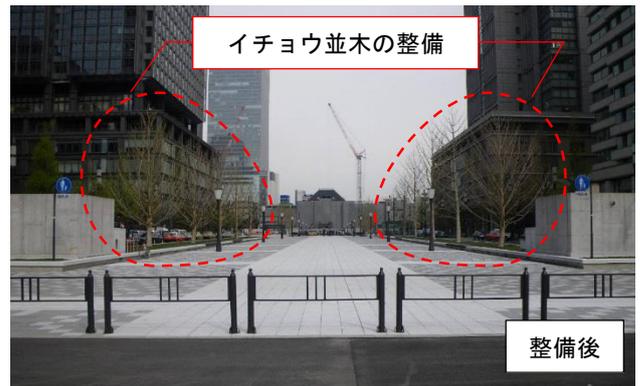
車道への散水状況

## 東京都行幸通り（東京都千代田区）

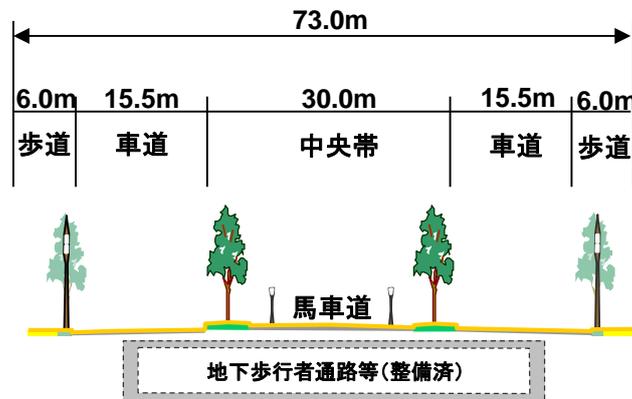
# 具体の整備内容

### 【植栽整備】

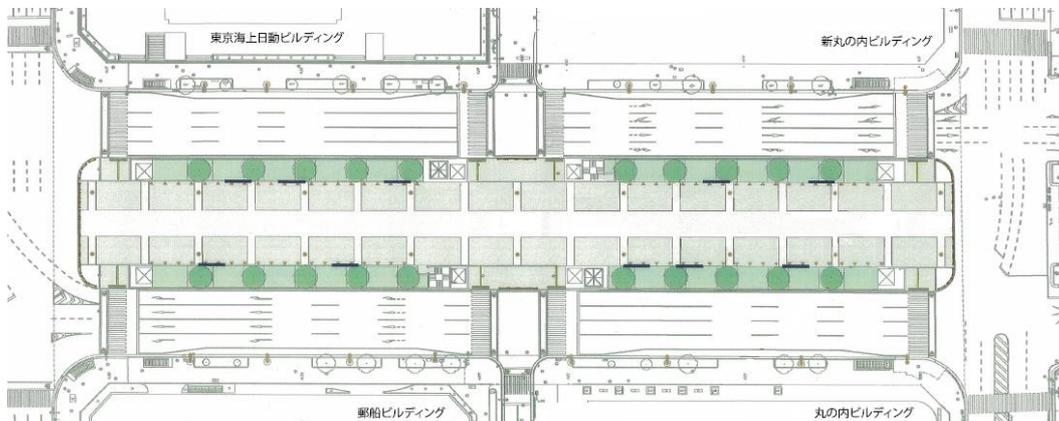
- ・ 行幸通りは、関東大震災後の帝都復興事業の一環として整備され、4列のイチョウ並木が配された皇居と東京駅を結ぶ通りとして、大正15年に完成。
- ・ 中央帯（馬車道）両側のイチョウは、地下駐車場整備のため一時的に撤去。
- ・ 今回の整備に併せ、東京駅から皇居に向かうビスタ景観を際立たせるため、中央帯（馬車道）両にイチョウを植栽し、4列のイチョウ並木を復元。



イチョウ並木の整備状況



標準横断面図



整備平面図

## 東京都行幸通り（東京都千代田区）

### 【道路照明】

- ・行幸通りと接続する日比谷通りや内堀通り等の皇居周辺道路では、道路照明等において、道路の管理区分を超えた統一感のあるデザインが実施され、平成10年に完成。
- ・行幸通りの道路空間のデザインにあたっては、東京駅丸の内口地区全体の調和のとれた一体感のあるトータルなデザインを展開するだけでなく、皇居周辺道路との連続性や調和にも配慮したデザインを検討。

### ■車道照明

- ・行幸通り全体を印象付けるシンボリックなデザインとし、ハレの場（特別な場所性）を表現。
- ・素材に鋳鉄を採用し、柱の造形を強調すると共に、経年による風情の醸成にも配慮。
- ・東京駅や和田倉門の装飾を意識したデザイン。



車道照明（全景）



車道照明（詳細）

### ■歩道照明

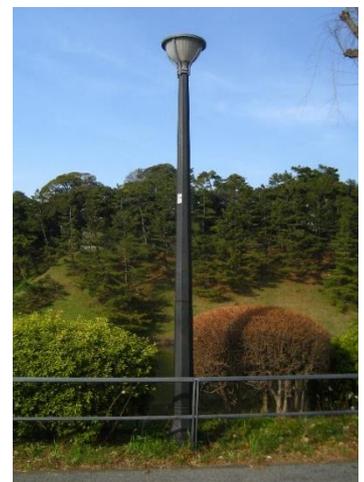
- ・あかりそのものを感じさせる情緒的なイメージをデザイン。
- ・東京駅や皇居への見通しの妨げとならないよう、まぶしさを感じさせない照明としている。
- ・歩行者が触れることに配慮し、素材感を感じさせる鋳鉄を採用。
- ・皇居周辺道路との連続性や調和に配慮したデザイン。



歩道照明（全景）



歩道照明（詳細）



皇居周辺道路の歩道照明

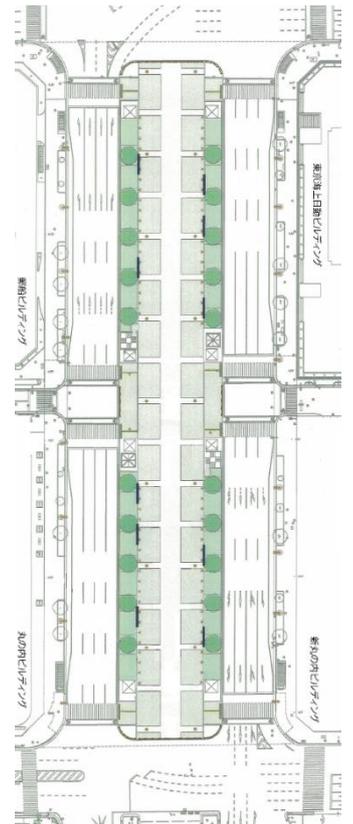
# 東京都行幸通り（東京都千代田区）

## 【舗装】

- ・馬車道の舗装材の選定は、経年変化に耐える素材、色調を基本とし、馬車道空間を舞台装置として捉え、落ち着いた色調で品位があるものがふさわしいとして、自然素材からの選定を基本とした。
- ・また、維持管理のしやすさや、滑りにくさ、歩きやすさ等のユニバーサルデザインにも配慮し、自然石（御影石）を選定。



馬車道（全景）



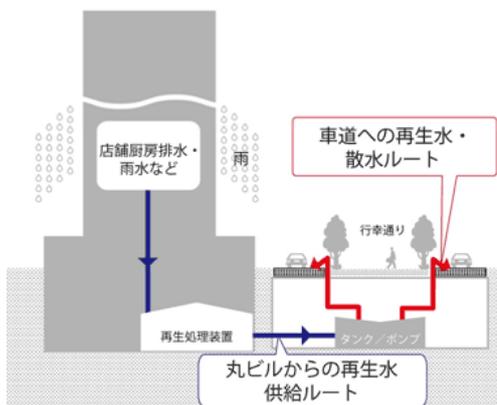
整備平面図

## 【ヒートアイランド対策】

- ・行幸通りの整備にあたっては、未来に向けた地球環境の在り方を、メッセージとして伝える場として、官民協働によるヒートアイランド対策を実施。
- ・東京都は、行幸通り 中央帯（馬車道） 両側の車道部に 保水性舗装を施工。
- ・他方、地元企業は、沿道建物（丸ビル）の再生水を当該車道部に散水するための設備を設置。
- ・散水した再生水は一時的に舗装内に貯えられ、気温の上昇に伴い舗装内の貯留水の気化作用により周囲の熱を奪い、路面温度の上昇を最大で 10℃程度抑制する効果が期待される。



車道への散水状況



再生水利用による散水システム（模式図）



保水性舗装の散水効果（概念図）

## 事業関係者のコメント

### 【行政担当者】

#### <計画段階>

- ・委員会の設立経緯は、東京駅周辺が交通結節点機能の重要性のほかに、海外に対する「首都東京の顔である」という位置づけのもと、東京駅前広場、同地下広場、行幸通りなどを含めた一体的な再整備について、東京都が主体となってガイドラインを策定した。
- ・このガイドラインに基づき、首都東京の玄関口にふさわしい歴史と風格を備えた一体感のある景観を創出するため、周辺建物も含めたトータルな視点でデザインを検討するという主旨で「東京駅丸の内口周辺トータルデザイン・フォローアップ会議（座長：篠原修東大名誉教授）」（以降、デザイン会議）を設立し、検討を実施していった。
- ・本地区は元々、地元団体が積極的に街づくりに関与してきた経緯があり、デザイン会議には当該団体や地元企業、JR 東日本、東京メトロ、千代田区、東京都が会議に参画している。
- ・計画検討のキーマンは、デザイン会議座長と委員として参画した建築家の両名であった。会議運営を円滑かつ効率的に進めるため、例えば照明デザイン等の個別デザインについては、その分野の専門委員によるチェック等の差配を両キーマンが行っていた。

#### <設計段階>

- ・具体計画の作成はコンサルタントに委託されており、コンサルタントの検討案について事前調整を行った上でデザイン会議に諮り、意見を仰ぐ形式で進めていた。デザイン検証について学識・有識者がしっかりと関与している。

#### <管理段階>

- ・日常管理や点検、緑地管理については、東京都（第一建設事務所）と地元企業の管理部門で協定を結び、街路樹や路上の清掃などを実施している。
- ・日常点検のなかで、路面の損壊や植樹剪定等の道路管理者が必要となる作業については、道路管理者に連絡が入ることになっている。
- ・他方、道路管理者単体で維持管理に係る工事を行うことはなく、植栽に係る工事などの実施に際しては地元企業に連絡を入れるなどの調整を行っている。

#### <地域活動について>

- ・整備後、ミチテラスや打ち水プロジェクト、よさこいの実施等、イベントが活性化した。
- ・本地区でのイベントは、整備前から地元団体が実施しており、地域活動のキーマンは当該団体といえる。
- ・デザイン会議の整備方針としても、イベント利用で賑わいを創出できる道路整備を目指していた。
- ・この地区では、官民連携でヒートアイランド対策を行っている。地元企業の協力で沿道建物からの排水を再生し、行幸通りの植栽帯から保水舗装を施工した車道部分に散水している。
- ・散水に必要な設備は地元企業が主体的に整備したものであり、道路占用物として取り扱っている。但し、道路の美化と公衆の利便に寄与するものであり、営利目的ではないため、占用料は 100%減免としている。占用許可の条件として、効果を確認する為の報告を義務付けているとともに、散水量や時間等についても道路管理者と調整する事としている。