本田財団レポート　No.189
第 155 回 本田財団懇談会（2024 年 12 月 24 日）

# 「ホンダ八重洲ビルが明らかにすること」

大阪公立大学大学院 工学研究科 都市系専攻 教授

**倉方　俊輔**

Design Researcher

**鈴木　友里恵**

東京大学大学院 工学系研究科 建築学専攻 修士課程
一般社団法人 ASIBA 代表理事

**二瓶　雄太**

公益財団法人 本田財団

# 講師略歴



## 倉方　俊輔（くらかた　しゅんすけ）

**大阪公立大学大学院　工学研究科　都市系専攻　教授**

**《略　　歴》**

1994 年　早稲田大学理工学部建築学科卒業
1996 年　早稲田大学大学院理工学研究科建設工学専攻博士前期課程修了
2010 年　西日本工業大学デザイン学部建築学科准教授
2011 年　大阪市立大学大学院工学研究科准教授
2022 年　大阪公立大学大学院工学研究科教授

**《主な受賞》**

2006 年　日本現代藝術奨励賞
2017 年　日本建築学会賞（業績）
2018 年　日本建築学会教育賞（教育貢献）
2021 年　グッドデザイン賞グッドデザイン・ベスト 100
2023 年　日本建築学会教育賞（教育貢献）

**《主な著書》**

- 『吉阪隆正とル・コルビュジエ』（王国社、2005 年）
- 『伊東忠太建築資料集』（全 7 巻、ゆまに書房、2013～14 年）
- 『吉祥寺ハモニカ横丁のつくり方』（共著、彰国社、2016 年）
- 『東京レトロ建築さんぽ』（エクスナレッジ、2016 年）
- 『東京モダン建築さんぽ』（エクスナレッジ、2017 年）
- 『神戸・大阪・京都レトロ建築さんぽ』（エクスナレッジ、2019 年）
- 『はじめての建築 01 大阪市中央公会堂』
  （生きた建築ミュージアム大阪実行委員会、2021 年）
- 『京都 近現代建築ものがたり』（平凡社、2021 年）
- 『建築家・石井修―安住への挑戦』（共著、建築資料研究社、2022 年）

**《主な会員等》**

日本建築学会会員、建築史学会会員、日本建築家協会会員、「東京建築祭」実行委員長、「イケフェス大阪」実行委員、「京都モダン建築祭」実行委員

## 鈴木 友里恵（すずき ゆりえ）

Design Researcher



**《略　　歴》**

2019年　University of Glasgow,
Molecular & Cellular Biology
(Honours degree)卒業

2022年　Royal College of Art, Master of Research Design 卒業

2023年　公益財団法人本田財団にてホンダ八重洲ビル調査研究に従事

**《主な会員等》**

洋学史学会　若手部会

## 二瓶 雄太（にへい ゆうた）



**東京大学大学院 工学系研究科 建築学専攻**
**修士課程**
**一般社団法人ASIBA 代表理事**

**《略　　歴》**

2023年　東京大学工学部建築学科 卒業
東京大学大学院工学系研究科建築学専攻 入学

2024年　一般社団法人ASIBAを創業、代表理事に就任

**《主な受賞》**

2022年　総務省「異能vation」プログラム 採択

2022年　東京大学 伊東忠太賞（建築学科最優秀論文賞） 受賞

2023年　日本建築学会優秀卒業論文賞 受賞

# ホンダ八重洲ビルが<br>明らかにすること

倉方俊輔, 鈴木友里恵, 二瓶雄太

倉　方：　ご紹介いただきありがとうございます。倉方と申します。今日は建築がテーマになっております。これまでこちらで講演をされた講師の皆様のリストを拝見しましたが、あまり建築というテーマは登場していないようです。私は工学部の教授ですし、建築は工学の中にあるのですけれども、同時に社会に関係していたり、人間そのものに関係していたり、あるいはもう少し視覚芸術的なものであったり、工学の中にありながら、また少し違う性格を持っているということもあります。

今日は具体的にホンダ八重洲ビルという、知られざる名作が、発見されて分析されて、そこにどういう意味を我々が見つけ出したのか。あるいはその建築の中からどういうことが分かっていくのかということを、お聞きいただければと思っております。

まず、初めに鈴木、二瓶、若い方々ですけれども、このホンダ八重洲ビルを熱心に発見し、分析し、そこから新たな意味を見いだしていただいた、フレッシュな視点からお話いただき、それからまた私がマイクの前に帰ってきたいと思います。それでは、鈴木さん、まずよろしくお願いします。

鈴　木：　ご紹介にあずかりました、鈴木友里恵と申します。よろしくお願いいたします。私のほうからは、まず簡単にホンダ八重洲ビルとはどういうビルであるかという概要と、最初は関心がなかった状態からどのようにして今回講演に至るような情報が集まり、編集されていったのか、そのプロセスについて、冒頭お話しさせていただきたいと思います。

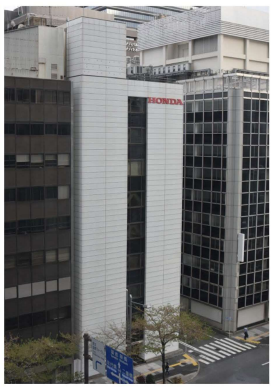
## ■ はじめに

### 1.0 解体を期に注目を集めたホンダ八重洲ビル

- **1960年竣工**
  （1974年の原宿へ本社機能移転、
  2023年3月解体）
  - 四輪事業進出（1963年）
  - F1参戦（1964年）
  - CVCCエンジン（1972年）
- **100年に1度の大規模再開発、**
  **解体のあり方に注目が集まっている。**
- **問題提起**
  失われる土地の記憶、
  企業史・未来のインスピレーションと
  してのアーカイブの意義。



ホンダ八重洲ビル
（1963年：提供Honda）



閉鎖前のホンダ八重洲ビル
（2023年3月撮影：鈴木）

図－1

〈図－1〉まず、ホンダ八重洲ビルですが、東京駅八重洲南口前に 1960 年に竣工しまして、2023 年 3 月に解体されるまで現存しておりました、本田技研工業株式会社様の旧本社ビルとなります。写真の左側の青空の中に建つ鉄筋コンクリートのビルは、竣工から 3 年後の姿で、ちょうどホンダが四輪に進出した時代のお姿になります。非常に合理的でコンクリート造りのデザインで、いかにも戦後立ち上がってきた民主的な企業というような気風をまとっておりますが、このような建物のスケールというのは、今のホンダから想像すると少しコンパクトに感じるかもしれません。しかしながら、このような地上 9 階建ての小さな建物が、実は 1974 年に原宿へ本社機能が移転するまで、例えば四輪事業の進出、F1 参戦ですとか、また、皆さんもよくご存じの CVCC エンジンの発表といった、重要なホンダの経営の舞台となってまいりました。

左側の写真を見ると、このような戦後の貴重な高度経済成長史を反映するような建物であれば、当然、アーカイブしたいというような気持ちも湧いてくると思うのですけれども、私が 2022 年 11 月に本田財団様に関わることになって、このビルを知ったときには、当時は私の知る限りでは、アーカイブをするというような動きがあまり立ち上がっておりませんでした。

というのも、右側の建物を少しご覧いただきたいのですけれども、これは全く当時と変わらない、ホンダ八重洲ビルの 2023 年の解体前の姿となっています。外装の印象が全く違っているのですが、こちらは 1980 年代に耐震工事をして、姿が変わった見た目になるのですね。ですので、戦後すぐの鉄筋コンクリートの、戦後民主主義的な企業の面影が少し失われてしまっておりまして、そういったことからも、実は建築系のコミュニティですとか、また本社機能も移転していることから、おそらく不動産の所有主のような内部でもあまり関心が立ち上がらなかったということも考えられるかもしれません。

## ■ ホンダ八重洲ビルを知り、アーカイブへと活動開始

その中で私が最初少し紹介させていただいたように、ホンダ八重洲ビルを知ったのは、2022 年 11 月で、こちらのビルはご紹介したように、2023 年 3 月に解体されております。つまり、解体 5 カ月前にこのホンダ八重洲ビルというところに入居していた本田財団様に関わることになったことによって、私はこのビルを知ることになったわけです。

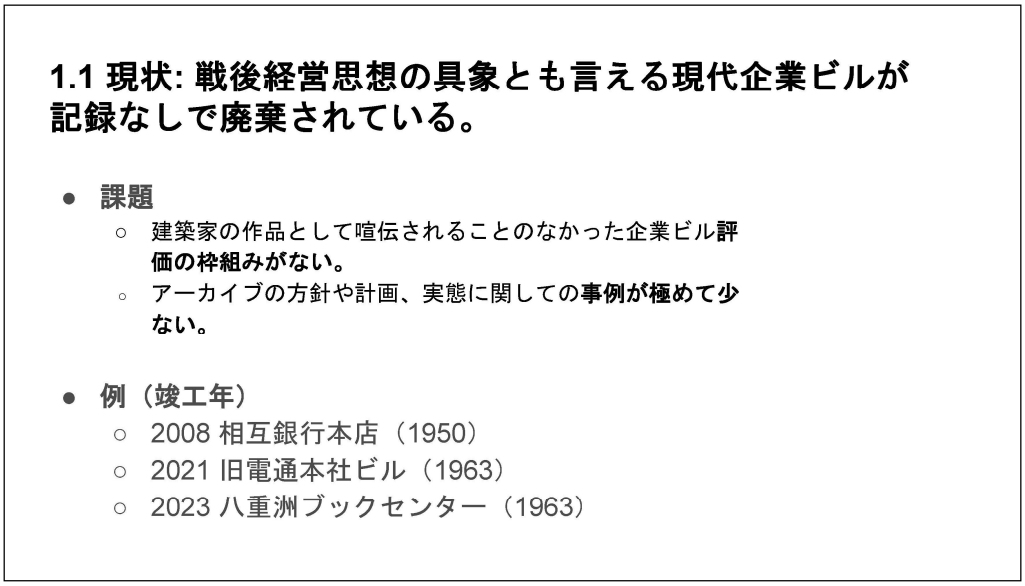
最初、個人が本田財団様というところにご縁を持って、ビルのことを知ったのですけれども、やはり職場の中でも、こういったモダニズムのビルをただ解体して、なくしてしまうのは惜しいというような声が立ち上がっていました。ですが、個人が関心を持っても、どうやって活動を立ち上げていくかというところが、こういったビルのアーカイブにとっては非常に課題になってくるわけです。

その後に、最初のステップとしてやったことは、専門家の方々を招集するということでした。それは具体的には、今日のスピーカーでいらっしゃる倉方俊輔先生と二瓶雄太さんです。まず、二瓶雄太さんが当時、大学生で建築の解体を論文で扱っておりまして、たまたま知り合いの範囲内だということで、ぜひ協力してくれというお話をしました。

次に当時の私のデザイン系の知り合いの中から、こういった建物の建築史を専門に扱っていらっしゃる倉方俊輔先生にご連絡がついたと一報が入りまして、倉方先生にアポを取ることができたのが、2023 年 1 月でございました。解体開始の 2、3 カ月前という、非常にぎりぎりのタイミングでした。

結果的にそのお二人に来ていただいて、実際のビルを見ていただいたことで、内部の写真はこの後、プレゼンに出てくるのですけれども、一言「貴重である」と。戦後の企業ビルの歴史とか建築史に位置づけられるような、ポテンシャルのある建物であるという専門家の一言をいただいて、とにかくこの活動を立ち上げていかなければならないというようなモチベーションが湧いてまいりました。

## ■ ビルのアーカイブに学術的な意義はあるのか、見えてきた課題




図－2

〈図－2〉活動をしていく中で、その社会的意義だけではなく、建築学から見て、学術的な意義

はあるのだろうかということも、その活動の必要性を外に訴えて予算などを獲得していくに当たり、現場で 3 人でディスカッションしたことになります。

その中で浮かんできた点としては 2 つございました。まず、ホンダ八重洲ビルのカテゴリーである戦後企業ビルというものの、そもそも先行研究があまり進んでいなかったということが判明しました。というのは、やはり建築家の作品として喧伝されることのなかった企業ビルというものには、そもそも評価の枠組みがなく、あまり注目されていないという背景がございました。

2 つ目はやはり、注目されていないということは活動がないわけなので、このような企業ビルをアーカイブする手法が定式化されていない。つまり、枠組みもなければ、事例も少ない。活動すれば、非常に先進的な取組になり得るということも分かってまいりました。

ただ、現場で大学院生と研究者の方々が、専門的にこういうのが面白いねという話をしても、人は集まるのですけれども、予算とか不動産の所有者であった本田技研様や今回活動を支援してくださった本田財団様のご支援には、なかなかつながらないわけなのですね。

次にやったこととしては、内側と外側、両方にこういったビルに注目するということが、なぜ意義があるのかということを言語化しなくてはいけない。そのために、土地の歴史からリサーチを行いました。

**■まず八重洲という土地のリサーチから**



出典：江戸図屏風『京橋・日比谷門』



廃墟と化した東京駅八重洲側より丸の内方面を望む：外堀通り奥

**図－3**

〈図－3〉近代以前の歴史を振り返るのは限界があるので、江戸時代くらいから八重洲というのはどういう土地柄で、その中でホンダ八重洲ビルというのは、どう位置づけられるかというのを二瓶さん中心にリサーチをしていったのですけれども、一言でホンダ八重洲ビルにつながるような共通点というのは、一般大衆や生活者のためにテクノロジーを活用して、生活を豊かにしていった、そういった職人の街であるという伝統が八重洲にあるということが分かってまいりました。具体的には、江戸時代には、丸の内側は大名屋敷が連なっていて、少し権威的な雰囲気があったわけなのですけれども、八重洲というのは鍛冶屋さんですとか、職人が軒を連ねていた場所なの

ですね。その中でやはりモビリティを通じて、生活を豊かにしていく本田技研工業という会社がこの地に、東京最初の本社をつくったという、そういったご縁というものも、非常にストーリーとして活動を形づくっていく中で役立ったと感じております。

## ■ 八重洲はモビリティでも重要な土地柄だった

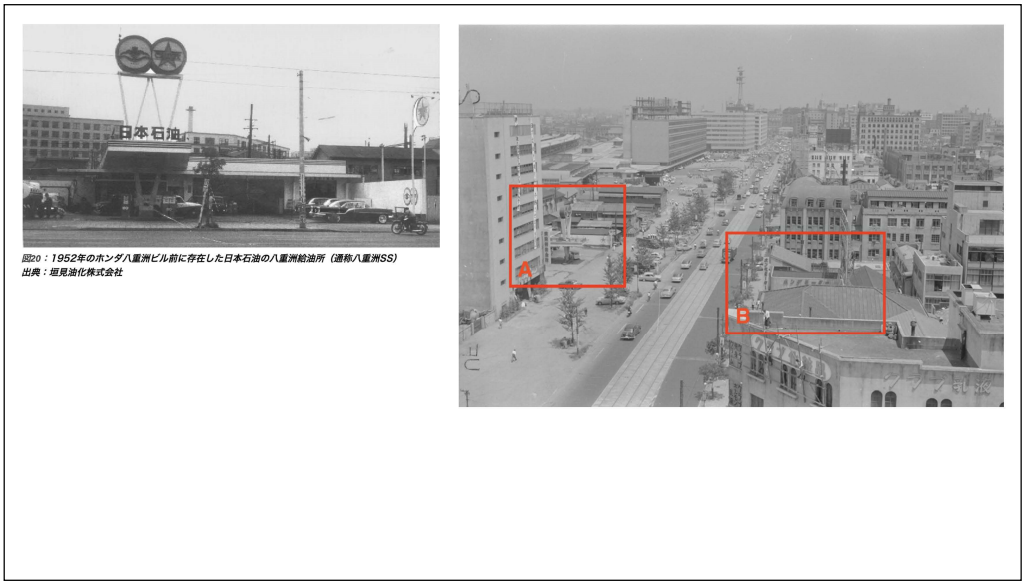



図20：1952年のホンダ八重洲ビル前に存在した日本石油の八重洲給油所（通称八重洲SS）
出典：垣見油化株式会社

図－4

〈図－4〉あとは、社会的に見て面白い話だけではなくて、本田技研工業様ですとか、その関係先から見て面白い点というのも、しっかりアドボケイトしていかなくてはなりませんでした。こちらの写真は戦後、1950 年ごろの八重洲の空撮とその中にあった重要な建物の写真なのですけれども、左側の建物はどんな建物かご存じの方はいらっしゃいますでしょうか。こちらは、今のグラントウキョウサウスタワーというビルで、かつて東京八重洲口前に存在していた、東洋一の呼び声高いガソリンスタンドの写真です。こちらが竣工したのが 1952 年。ただ一方で、まだ四輪に進出していなかった二輪の会社であった本田技研様が、この後にガソリンスタンドが建つ目の前に土地を購入して、東京最初の営業所をつくったのが、さらにその 2 年前だということも分かってまいりました。

八重洲をなぜ東京本社に選んだかということは、まだ我々でも読み解き切れていないものが多々あるのですが、例えば、この八重洲のリサーチをしていった中で、その後にこの右側の空撮写真というのは、1960 年から 1970 年にかけて、一方には外堀通りを挟んで、一方には東洋一のガソリンスタンド、反対側には 1963 年に四輪に進出して以降、日本のモビリティを担う会社が建って、非常にそのモビリティについても重要な土地柄だったわけです。ですので、なぜこの建物に注目しなくてはいけないかというのは、こういった戦後の自動車産業発展ですとか、そういった点でも非常にまだまだリサーチする余地があるのではないかということも、言えるようになってまいりました。

## ■ 開放的なビル、一般の人も自由に出入りできたロビー



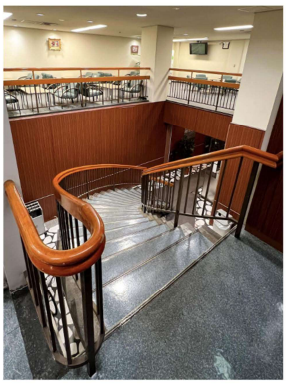


*図7：左）ビル開業当時の１～2F『あなたのロビー』（ペンダントライトが吹き抜けに設置され、開放的な雰囲気を演出している。3F以上の合理的な造形と比べると１～2Fはいささか装飾的である。*

図－5

〈図－5〉建築学的に面白いところは、倉方先生のパートで詳しくお話をいただくのですけれども、もう少し創業当時の姿をうかがい知る上でも大事だということも言っていかなくてはなりません。その中で１つ大きな点としては、本田技研という会社はプライベートな会社でありながら、パブリックに対して非常に開かれた感覚を持っていた、ということが分かってまいりました。

〈図－5〉に映っているのは、解体済みのホンダ八重洲ビルの 1 階、2 階のロビーの写真なのですけれども、実はプライベートな企業の建物でありながら、創業当時から数年、こちらは一般のお客様が自由に出入りできる空間であったということが分かっております。今でこそ、CSR の観点で企業がパブリックに何か活動するというのは当たり前なのですが、やはり 1960 年代にこういったことができるというのは、当時いかに先進的な会社だったかということをうかがい知ることができます。

## ■ 最上階に食堂という注目すべきフロア構成

| | |
|---|---|
| 9階 | 食　堂 |
| 8〃 | 交換台、休養室、医務室、第1会議室 |
| 7〃 | 大ホール（娯楽室） |
| 6〃 | 役員室、ホンダ開発、健保組合 |
| 5〃 | 人事課、会計課、財務課、調査室、会計検査 |
| 4〃 | 営業課、貿易課、技術課 |
| 3〃 | 東京支店、株式課、庶務課 |
| 2〃 | 談話室、ロビー |
| 1〃 | 玄　関、車　庫 |
| (地下)1〃 | 倉　庫、資料室、更衣室 |
| (地下)2〃 | 電気室、冷・暖房調整室 |





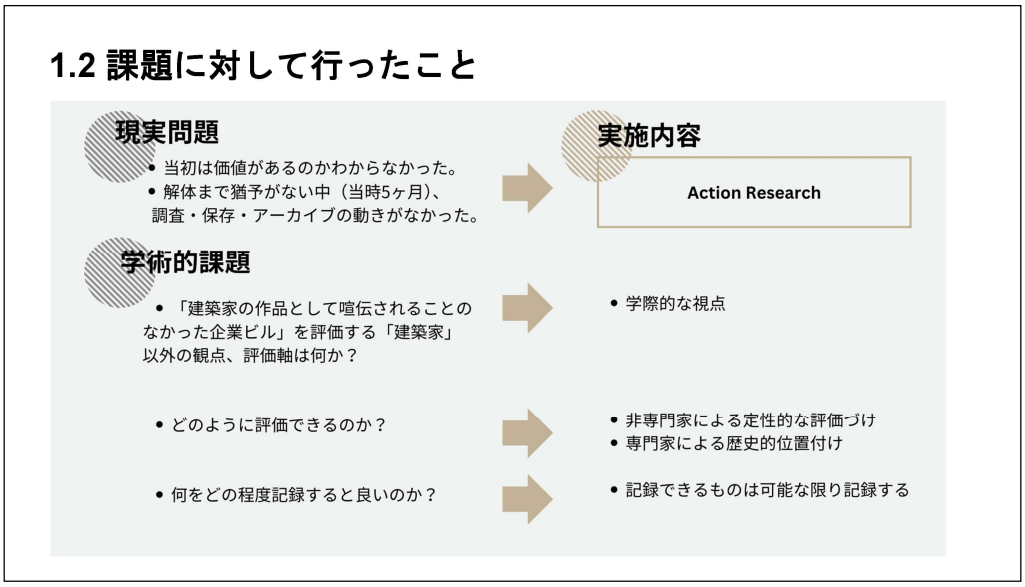
***図5：**左）ホンダ八重洲ビル竣工当時のフロア分け、右）ビル開業時の業務風景（ibid)。*

図－6

〈図－6〉もう一つ、ハイライトしたいと思うのが、建物のフロア構成ですね。少し見づらいのですけれども、左上に階の構成が 1 から 9 階まで書いてありまして、9 階に食堂と書いてございます。一般的に権威的な企業であったら、八重洲という立地にこれだけ見晴らしのいい建物が建っていたら、一番上のフロアというのは社長室などにしたいと思うのが、普通の人の感覚なのではないかと思いますが、食堂と書いてありますように、本田さんの場合は、平等に人が食事をとる空間が一番上に配置されていたということも、二次資料として社報を読み解く中で分かってまいりました。

こういった中で集めた情報をもって、社会的、建築学的、そしてホンダの創業期を知る上で、やはりこのホンダ八重洲ビルに注目することが重要であるということを、活動の必要性に気づいてから大体 5 カ月ぐらいの間で、我々はやり切りまして、最終的には右下にご紹介しているような、ホンダの関係先の会社様などを交えたデジタルアーカイブなどにつながっていったわけであります。

## ■ 活動はオープンに、建築ツアーも実施




図－7

〈図－7〉今回の活動では、いろいろな課題が現実的なもの、学術的なもの、双方あったのですけれども、できる限り、2 つの課題に対して、5 カ月という短い中で対話をしてきたかなと思います。

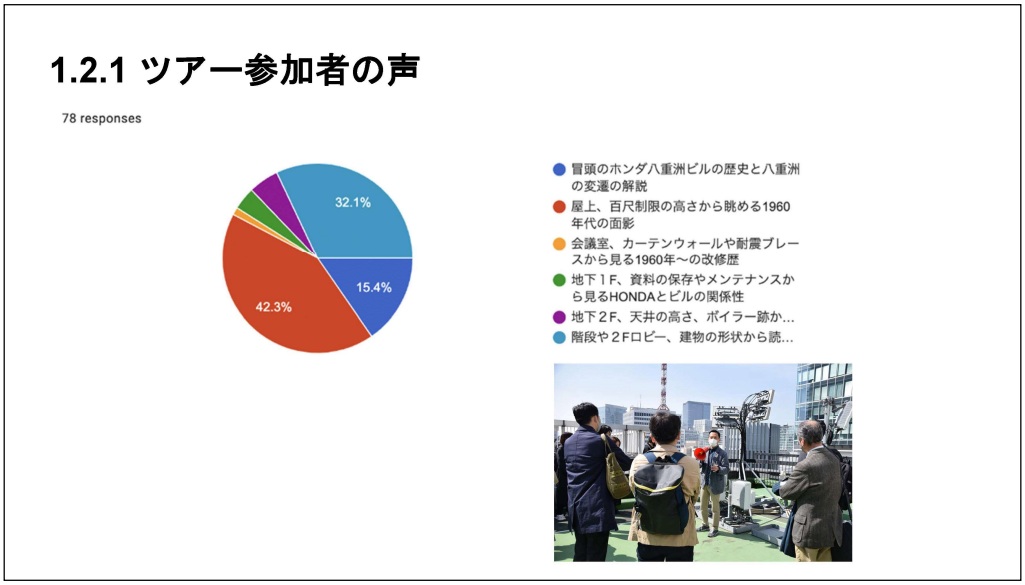



図－8

〈図－8〉その中では特に、専門家の方にご協力いただくことはもちろんなのですけれども、活動が完璧に専門家の中で計画できるまで外に公開しないというようなやり方ではなくて、我々の場合は、活動の途中途中でこういったことが分かりましたということを世間に対してオープンにしていきました。

その結果、2023 年 2 月、3 月に建築ツアーをいたしまして、約 80 名以上のお客様から、一般のお客様の視点から見て、ホンダ八重洲ビルはこういうことが面白いというような、定性的な情

報も非常に集まってきたわけです。内部的に専門家が集まって、これだから面白いという話をするのももちろん大事なのですけれども、活動の途中途中で世間の声を集めていって、また時には専門家の視点で制限されてしまうような発想をそのような枠の外にいらっしゃる一般のお客様からフィードバックをいただいて、活動の幅を広げていくという形にもつながったかなと考えております。




図－9

〈図－9〉ツアーの参加者のアンケートも取っているのですけれども、皆さんやはりホンダの歴史と八重洲ビルの変遷ですとか、地上 9 階建てで、軒高 30.3 メートルの 100 尺という法律の中で建った建物ですので、八重洲 2 丁目という街は、ビルとビルの隣の高さが全く一緒だったわけです。そういった令和の時代には珍しい街の風景が面白いというようなお声をたくさんいただきました。

■ 照明アーカイブなど初の試みや、新聞での活動紹介なども




図－10

〈図－10〉建築系のアーカイブとしては、着目されづらい照明のアーカイブなども外部の会社様と協力して行いました。




図－11

〈図－11〉また、中央区の助成をいただいている新聞には、ご取材いただいたような形になりました。

■ ホンダ八重洲ビルのアーカイブは、まだ途中、今後に期待




図－12

〈図－12〉まとめますと、やはり、今後リスナーの皆様の中には、現代企業ビルのアーカイブに関わる方もいらっしゃると思いますので、その方に一言お伝えしたいことがあるとすると、やはりアーカイブというものは、古いものを古いままで保存しようという話ではないと。こういった情報を集めて、そこから何を立ち上げるかというところが、21 世紀的なアーカイブの本領であると思います。その意味でまだ、ホンダ八重洲ビルのアーカイブというものは、個人的には途中だと思っております。今後の活動に期待したいところです。

ご清聴ありがとうございました。（拍手）

## ■ 建築解体の研究者としてプロジェクトに参加

二　瓶：　鈴木さんありがとうございました。二番バッターということで、二瓶雄太と申します。僕は今、東京大学の大学院で建築学専攻の建築生産という分野で研究をしております。先ほどご紹介にもあずかりましたとおり、建築の解体を専門としておりまして、何だそれはという感じだと思うのですけれども、解体といっても僕は技術的な工法やテクノロジーの研究をしているわけではなく、むしろ解体を文化的に捉えること。これから日本ではどんどんどんどん建物が解体されていくのですけれども、そういった建物がどういう終わり方をすると、そこまで付き合ってきた人々だったり、これまでの記憶だったり、あるいは都市との関係性みたいなものをきれいに畳むことができるだろうかと、そういう研究をしております。

先ほど、鈴木のほうから専門家の二瓶を呼んだという、そういう節のストーリーラインがありましたけれども、内実は、そこまできれいなストーリーではなくて、実は僕と鈴木は、僕が大学 1 年の頃からずっと知り合いで、建築は全然関係なく友達として付き合っていた部分がありまして、たまたま確か鈴木がこの 11 月に建物を見つけたときに、誰か建築の知り合いがいないかなというので、たぶん、LINE を遡って二瓶がいるわ、となって二瓶に LINE をしたという、当時はたぶんそれぐらいのノリだったのですね。本当にたまたま、僕が建築の解体の研究をしていると。これは何とも僕自身もビルに呼ばれたのかなと思うぐらいの奇跡と偶然のめぐり合わせで今、このプロジェクトは成り立っていると思っています。

とはいっても、こういった奇跡はたまたま起こるものではないと思っていて、この半年間一緒に 3 人でプロジェクトを回していく中で、僕がすごく思ったのは、本当に鈴木の好奇心と情熱みたいなものでプロジェクトが回っていて、とにかく彼女は人を巻き込みまくるのですよね。気づいたら倉方先生が横にいて、気づいたら建築家の方がいて、気づいたら音響をやっている方がいて、本当に 1 人のパワーによって、いろいろなものが巻き込まれていって、最終的にアーカイブに至ったという、そういう経緯がありまして、結構僕はこのプロジェクトを通して、自分自身ももちろんいろいろな気づきがありましたけれども、最終的にこういう何か後世に残せるようなものをつくる行為であったり、あるいは自分が美しいと思うものを次につなげていく行為というのは、1 人の人の意志と信念によって続いていくのだなということを勉強させてもらいまして、今日はそれを皆さんにお伝えできればなと思って、登壇させていただいております。

自分のほうからは、実際にどういうことをしてアーカイブをしていったのか、と倉方先生がこの後、実際の建築史的な部分からの観点はご紹介されると思うので、自分のほうからはもう少し広く、このビルを見て自分が何を思ったかみたいな、個人的な部分をご紹介させていただければなと思っております。

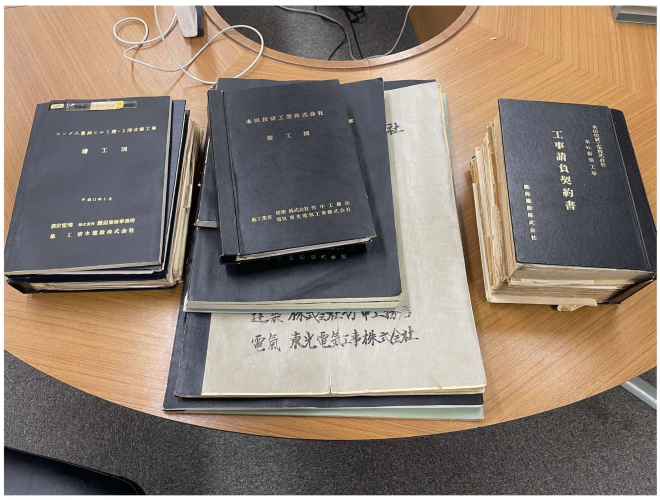
## ■ ビル内を“探検”――竣工当時の設計図面等に出会う




ホンダ八重洲ビルの地下1階に置かれた資料保管棚

図－13

〈図－13〉この写真が、かなり最初の頃のこれまた偶然だったのですけれども、初めて集まって、実際にホンダ八重洲ビルの中をご案内いただいて、自分的には探検をしているような気持ちだったのですね。上の 9 階から地下の 2 階までみんなで歩いて回って、ここが面白い、ここがこうだったかもしれないみたいな話をしていく中で、最後地下の 1 階にたどり着きました。僕は手癖が悪いのでいろいろなものを勝手に開けてしまったりするのですけれども、この棚を見つけて何か入っているのかなと思って開けたら、ここに昔の設計図面が全部残っていたのですね。




当時の設計図面や契約書などが全て保管されていた

図－14

〈図－14〉これは驚異的なことというか、竣工が 1960 年で当時のものが今に至るまで、ここの地下 1 階のこの棚に残っているというのは、普通のビルではたぶんあり得ないことで、きっとこれはやはり、ホンダさんというのがエンジニアリングの会社で、もともと例えば車とか二輪の図

面を残すような、そういう文化風習があったのかなと、今となってはそういうふうに振り返っています。そのある種「モノづくり」の精神といったものや、物自体に宿っている何かを信じて、それを次につなげていくのに残すこと、絶対に残すこと。たしか残す方式もいろいろあると僕も聞いたのですけれども、そういった部分がめぐりめぐって、この今回のプロジェクトの最初のこのきっかけにつながっているなと感じております。



2023年時点での外観とは全く異なる姿をしていたことが判明

図－15

〈図－15〉実際にこの図面を開いて見ていくと、手描きの当時の図面で結構わくわくする部分もあって、一部破れていたりして、ここ何だったのだろうみたいなことを話しながらめくっていくと、めちゃくちゃびっくりしたのが、さっきお話があったとおり、今の外観と全く異なるものが竣工当時はあったということが分かりました。そのタイミングで、なるほど内部のこの美しい空間が外部とあまり連結していないように思えたのは、それは大きな改修が実は 1980 年代にあったからということに気づきまして、そこからぐいぐいのめり込むように当時の姿を僕のほうで想像しながら、あるいはその図面を見ながら復元していったという流れになっております。

## ■ 竣工当時の姿を模型で再現




1960年の竣工当時の姿（1/50模型）

図－16

〈図－16〉自分が建築学科にいることもあって、自分の周りに模型をつくることが得意な知り合いも結構いて、その流れで勢いとエネルギーで、だったらもう、その当時のものをつくってみようということで、つくったのがこちらの模型です。実は今、隣の部屋にタクシーで持ってきたので、よければ後ほど懇親会の際に近くでご覧いただければなと思います。

本当に当時の 1960 年のビルとは思えない、ガラスのファサード、挑戦的なこの意匠が本当に印象的で、1 個 1 個の説明はまた後ほどあると思うのですけれども、1 点僕のほうからご紹介するとすれば、この一番上に「HONDA」という看板がついていますよね。解体直前の 2023 年時点の八重洲ビルを見たときに、この看板は今は左側の面についているのですね。それは何でかというと、実は左側が東京駅側で、今正面と呼ばれている側は、実は左側の写真では見えない側になっています。この今見えている側は隣の建物に隠れてしまって、今の八重洲の中では、実は見ることができない面になっているということが分かってきました。そうなると、では何でこっち側に看板をつけたのだろうということも、当時の八重洲の姿を想像して、自分がそこを歩いていることを少しずつ妄想していくと、なるほどと。

## ■ 八重洲という地域の中のホンダ本社ビル



1960年の竣工当時の八重洲（1/500模型）

図－17

〈図－17〉この近辺では、実はホンダ八重洲ビルが一番高い建物だったのだということが分かりました。これは当時の地図の図面であったり、周りの八重洲の住宅の図録なんかがずっと気になって、全部見て調べて、当時の八重洲の模型をつくってみたりして、これも実は今持ってきているので、後ほどぜひご覧いただければと思います。見ると高層ビルが２階建ての住宅地の中に１棟建っていると、そういう状況だったのですね。

これは今、本当に想像できない状況ではあるのですけれども、やはり当時ホンダがスタートアップというか、ここからグローバルに攻めていくぞという、そういうベンチャー精神を持って、突き進んでいったときに建てた本社ビルと、そういう意志と気合いが感じられるたたずまいだなとも思いますし、先ほどの看板の話をすると、実は左側、看板がついている方角は銀座のほうなのですね。ですので、外堀通りを銀座のほうまで歩いていくことができて、逆に銀座のほうから東京駅のほうに歩いてくると、当時はずっと遠くから「HONDA」というのがたぶん宙に浮いて、見えていたのではないのかなと。そういうところまで少し妄想を膨らませていくと、なるほどと。当時のホンダの気概も分かりますし、それがいかに今に伝わっているか。どうそれが精神性として、この企業をつなげているかということまで分かってくる。個人的に建築とか都市の歴史を調べることの面白さはこういった部分にあるのかなと、そういうふうに思っております。

## ■ 八重洲の今昔――その比較から見えてきた企業と都市と建築の変化



2023年の解体時の八重洲との比較（1/500模型）

図－18

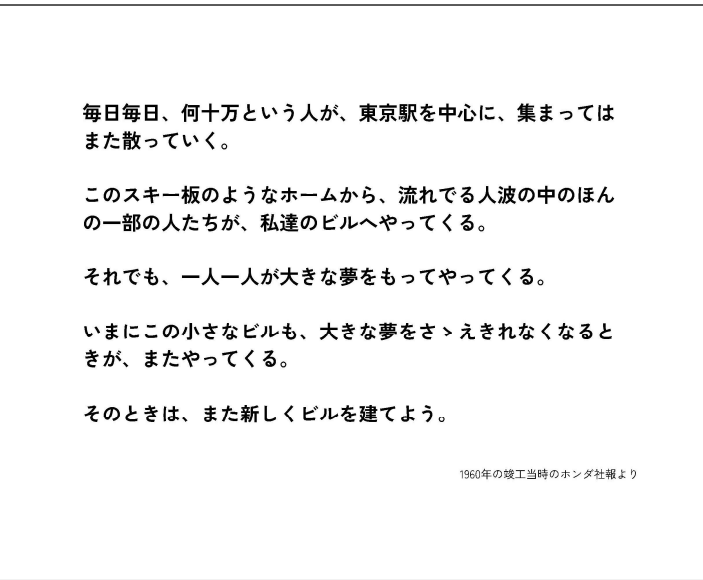
〈図－18〉これもまた隣の部屋にある模型の一部なのですけれども、右側が先ほどお見せした 1960 年当時の八重洲の姿です。左が何かというと、全く同じスケール、縮尺でつくった現在の八重洲の街の模型になっております。これは、単純に右側のものを 5 倍した地図だろうというふうに思えるぐらい、当時とは全く規模感が異なっていまして、今、超高層と呼んでいるものは、本当に大きいのですよね。語彙力がなくて申し訳ないのですけれども。本当に大きくて、逆に今の八重洲の中ではホンダ八重洲ビルなんて、本当にミジンコのように隠れてしまっている。そういうことも、1960 年から 2020 年を比較すると見えてくる部分があり、やはりこの歴史の中でいかに企業と都市と建築がそれぞれ絡まり合いながら変化していったのかということに、今初めてこの解体を契機に光が当たったと、そういうことなのかなと思っております。

## ■ 竣工当時の社報にある、先見の明を感じさせるメッセージ




図－19

〈図－19〉最後に、こちら 1960 年竣工当時のホンダの社内報でして、こちらも丁寧に保管されていたのですね。総務部の方が全てのバックナンバーを持っていらっしゃって、調べると全部残っていて、本当にそれはそれで感動的だったのですけれども。これを見ていくと、なるほど確かに 1 棟、ここに屹立していて、白く光輝くこのホンダ八重洲ビルがあります。その左側のこの一連の文章は、竣工した当時に書いたメッセージのようなものでして、今読むと本当に先見の明がある文章だなと個人的には思っています。




図－20

〈図－20〉朗読しますと、「毎日毎日、何十万という人が、東京駅を中心に、集まってはまた散っていく。このスキー板のようなホームから、流れる人並みの中のほんの一部の人たちが、私達のビルへやってくる。それでも、一人一人が大きな夢をもってやってくる。いまにこの小さなビ

ルも、大きな夢をささえきれなくなるときが、またやってくる。そのときは、また新しくビルを建てよう。」と、そう言っているのですね。新しくビルを建てるときに次のビルのことを考えているって、どういうビジョンというか、本当に経営者としてなのか、あるいはビジョナリーとしてのまなざし、これに感動せざるを得ないなと、本当に個人的にはそう思っています。

翻って今、2023 年、2024 年、ちょうど本日たしか、今のホンダ青山ビルのほうの建て替えの話も公開されていましたが、次に建て替えるときに、次のビルはどういうものにしていけばいいのか、たぶんそういったところにまで、このホンダ八重洲ビルの精神性というのはつながっていくと思うのですね。自分も解体の研究をしていますけれども、解体というのは終わりではもちろんあるのですけれども、その終わりをどう解釈していくか、そしてそこをどうみとっていくか。どうよい終わり方をするか次第で、次の未来をよりよくするための糧になるというか、つながりになっていくのではないのかなと、そういうふうに思っております。

一旦自分のほうからは以上となります。ありがとうございました。（拍手）

## ■ 建築は建築、アートとは違う。その面白さとは――

倉　方：　2 人の話で 2 つ見えてきたことがあると思います。1 つは建築が人をつなぐということです。建築は、それがなければ出会わなかったような分野であったり、異なる世代であったりを結んでいくことが、2 人の話から分かってきたのではないかと考えます。

もう 1 つは、建築というものは、やはり何かのスピリット、精神を表しているということ。これが見えてくるのが面白いところなのではないでしょうか。建築というのは、最初に述べたように工学に属するのですが、それだけでも語れない。では、芸術、アートみたいなものですかというふうによく言われるのですけれども、それとも少し違うという話を私はします。

何でアートと言われると少し抵抗があるかというと、個人の表現ではないというところがあります。先ほどの人をつなぐという性格も、明確にある人の作品と言えるとしたら、そうなりづらいかもしれません。会社や組織の精神がそこに宿るというのも、これも設計者は別にその会社の人ではないので、建築が芸術であったら、なかなかないことになります。そう考えると、建築というものは、もう少し別の側面から、面白いと言えるのではないか。そんなお話を続けていきたいと思います。

## ■ 見学ツアーの資料から見るホンダ八重洲ビルの歩み




ホンダ八重洲ビル見学ツアーの資料

図－21

〈図－21〉こちらはホンダ八重洲ビルの見学ツアーの様子です。この建物は 2024 年 3 月末で閉館となることが決まっており、その直前の 2 月と 3 月にツアーを開催しました。これも大変な人気で、ジャーナリストの方々をはじめ、建築好きの方、専門家の方など、実にさまざまな方々が訪れてくださいました。

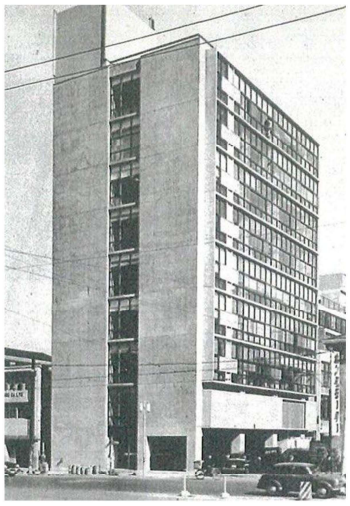
先ほど二瓶さんがお話しされた内容を整理すると、この建物の最初の設計は 1960 年で、そのときの姿を、隣の部屋に展示してある模型で復元しています。その後、1970 年に通りの裏手にある敷地を少し買い足し、増築が行われました。最終的に完成した姿は、そのまま最後まで維持されていました。

私自身、この建物がそんなに古いとはまったく知りませんでした。無名の建物も含めて、東京の建物はかなり見尽くしたつもりでいたのですが、ここは見逃していたのです。なぜ見逃したかというと、1980 年に白い外装に改装されていたからなんですね。そのために、逆に長持ちしたとも言えるのですが、外観の変化が盲点になってしまっていたのです。

中に入ると、当初の階段などがそのまま残っていて、これはまた驚きでした。そして 1998 年には、1995 年の阪神・淡路大震災を受けて耐震補強が行われました。この補強によって室内はやや狭くなってしまったのですが、そのおかげで 2011 年の東日本大震災でも何の被害もなく、その後も使い続けることができたのです。耐震補強の影響で、内部の開放感や窓の大きさといった特徴は損なわれましたが、逆にそれがあったからこそ、この建物は長く生き延び、私たちがその価値に気づくことができたのだと思います。

建物というのは、アートとは異なり、「完成したときがベスト」とは限りません。時代とともに改修されたり、メンテナンスを受けたりしてきた姿もまた、その建物の一部であり、ある意味で作品そのものだと言えるでしょう。こうした時系列の変化を通して、そのことを感じ取っていただけるのではないかと思います

## ■ 2 人の建築家の共同設計によるホンダ八重洲ビル



■本会正会員 斉藤寅郎君逝去



本会正会員 斉藤 寅郎 君

斉 藤 寅 郎 さん

斉藤寅郎さんに最後に御目にかかったのが死去される三日前のことである。今振り返れば、自由記念の集まりであった。そして、その帰途も一緒の車で帰って来たのであった。その上に死去されたとの知らせにも長いこと電話で話をしたのが、少々弱れて容態が思わしくない様子で急いでお宅にかけ付けた時には最早死去された後であった。

最近年を重ね身近かの人達の死にしばしば遇っているが、交通の死でこんなにあっけないこと無かった。斉藤さんと私との最初の出遇いは私が早稲田大学の建築学科を志して早稲田大学附属高等学院に入学した頃であるから 50 年以上も前のことである。

私が在学時代スポーツに興味をもって盛んであったのに、斉藤さんは建築学だけでなく種々の社会学に興味をもって勉強されていた。この斉藤さんは学校を卒業されると、当時の学生の大部分が朝日に同時に設計事務所か建設業界に就職するのが普通であったために朝日新聞社に職を得られ、それも社会部記者になられて周囲のものを驚かせた。社会部記者としての斉藤さんは八面六臂の活躍をされたが特に当時の社会部の記事に建築から取材したものは皆無だったが、まめにひろって社会面に一つのうるおいのある記事が出てきた。これに刺激されたか翌年毎日新聞でも林雄一君が採用された。民俗学担当、航空担と移られ、特に航空に関しては大変力を尽され、朝日新聞から出版されていた航空関係の編輯長をやられ、また科学朝日の編輯もされた。こんどの戦争がみこめる段階という絶好になり翼をとられてからも空への望みを棄てずにおられたが何分数多を強制されたので会友力を日本文化の海外紹介と云うことに目を付けられ This is Japan という年刊誌の編輯を手がけられ創刊号から 13 巻ということは 13 年の長い年月を常でされたわけである。この間斉藤さんの建築家としての才能は毎号古い日本建築だけでなく、現在の新しく躍動し続ける新しい建築ならびに建築家の紹介に多くの頁をさかれたことは特筆すべきであろう。この編輯長をやめてからも斉藤寅郎建築研究所を開設され著々と建築家斉藤寅郎として建築設計一筋に進まれたばかりの処で死去されたのである。旧朝日時代の昔の中で建築を評し、建築を紹介するという苦労を長年続けられ、この間に得られた優れた感と知識を自分の手で表現しようと試みられた矢先のことである。おしいことである。「アナイ」とか「兄さん」の愛称で呼ばれる斉藤さんの人がらは皆さん先刻御承知のことで私がここで多く語ることもある。私の斉藤さんへの追悼はつきない。

（中山 克巳）

竣工時のホンダ八重洲ビル（1960）と、斉藤寅郎（1902～71）に対する中山克巳（1901～87）の追悼文

**図－22**

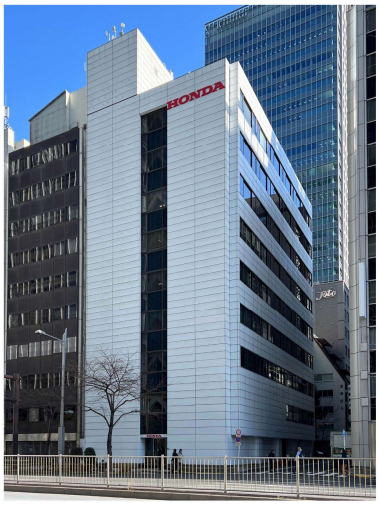
〈図－22〉こちらは改めて、ホンダ八重洲ビルの左側が 1960 年に建てられた当時の姿です。これが本当に格好いいんですよね。全面ガラス張りの中に、十字型のようなコンクリートパネルが組み込まれていて、とてもモダンな印象を与えます。ビルは斉藤寅郎さんと中山克己さんの 2 人による共同設計です。いずれも建築界で広く知られているというわけではありませんが、特に斉藤寅郎さんは非常に興味深い人物です。

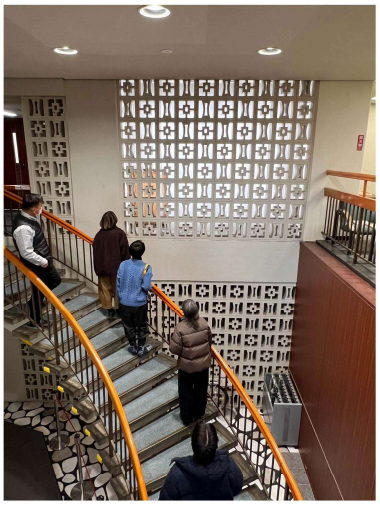
斉藤さんはもともと朝日新聞に勤め、戦前には『科学朝日』の編集長を務めていました。戦後すぐの時期に、本田宗一郎さんと取材を通じて知り合い、それ以来、相談役のような立場で関わるようになったのです。英語も堪能で、海外の工場事情や最新の技術にも詳しかったことから、「アメリカではこうした合理的なシステムがある」といったようなアドバイスを行い、ホンダが浜松から東京へ進出し、成長していく中で重要な役割を果たしました。この本社ビルの設計も、そうした関係性の延長にあるものです。単に建築家として図面を引いたというだけでなく、企業の成長戦略における思想的な支えともなっていたのだと思います。

もう一人の中山克己さんは、斉藤さんよりもやや知られた存在ですが、彼もまた斉藤さんの友人であり、このプロジェクトでは 2 人で協働しています。建築というものは、いわゆる「巨匠」と呼ばれるような有名な人物ばかりを見ていては、時代の流れや実像はなかなか見えてこないものです。むしろ、そうした巨匠とは異なる位置にいた建築家たちの営みに、時代の息づかいが宿っていることも多いのです。特に戦後、日本が敗戦から立ち上がり、科学技術の力で新しい社会を築こうとしていた時代には、さまざまな人々が力を合わせて未来を模索していました。そうした「戦後の精神」とでも呼べるようなものが、この建築にも滲み出ているように感じます。

ホンダ八重洲ビルも、企業が大きくなった後から振り返ってもなかなか見えてこないような価値を持っています。というのも、当時のホンダはまだ将来の成功が保証されていたわけではありません。それにもかかわらず、これだけ力のこもった本社ビルを築いたという点に、企業としての強い自負や、未来への確信のようなものを感じ取ることができるのです。

## ■ 見学ツアーの様子――建物の随所に建築的な新しいチャレンジも



ホンダ八重洲ビル見学ツアーの様子

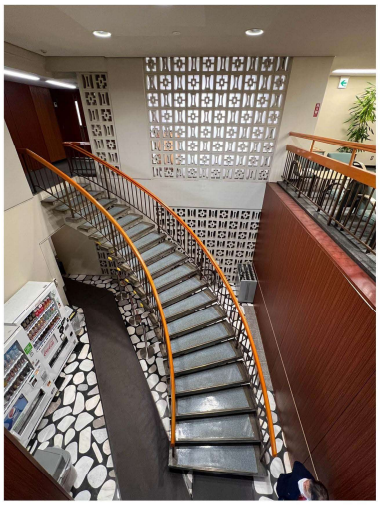
図－23

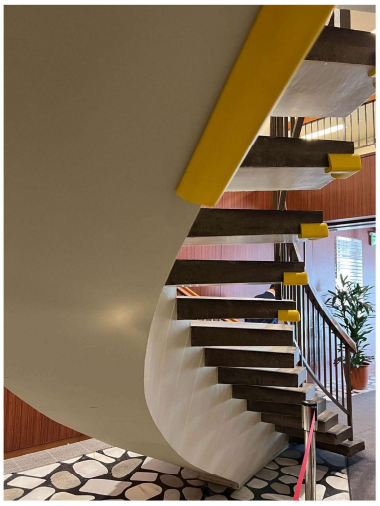
〈図－23〉この写真をご覧いただくと、左側が 1980 年以降に改装された白いパネル外装の姿です。これも十分に格好よく、古い建物にはとても見えません。

しかし、一歩中に入ると、右側の写真のような空間が広がっています。1、2 階部分は吹き抜けになっており、ロビーのような開放的な空間が設けられていました。そして 2 階部分は、「みんなのロビー」と呼ばれていて、商談や外来者との打ち合わせなどに使われるスペースとなっていました。その空間には、大きくカーブを描きながら 2 階へとつながる階段があります。このような設えを見ると、現在のホンダの「ウエルカムプラザ」の原型のようにも感じられます。実際、ウエルカムプラザ青山もステンレス製の凝った階段があり、2 階には打ち合わせの部屋が設けられています。

そうした点から見ても、この八重洲ビルでの設計や空間の経験は、1985 年に完成したホンダ青山ビルへと確実につながっていると思われます。ただし、青山ビルではまた新たな建築的チャレンジが行われており、決して単なる踏襲にとどまっていません。このように見ていくと、ホンダという企業の発展の過程―つまり、脱皮を繰り返しながら成長していくプロセスの中で、本社ビルがその節目ごとに建てられていったことがわかります。建築は、単に社屋という以上に、企業の思想や成長の姿勢を映し出す器である、ということがよく伝わってくる事例ではないでしょうか。

## ■ 素材を生かして見せるモダニズム





ホンダ八重洲ビル見学ツアーの様子

**図－24**

〈図－24〉とにかく、この建物は本当に格好いい……「格好いい」が口ぐせのようになってしまって、何が格好いいのかが分からなくなってしまいそうですが（笑）、あえて言葉にするならば「シャープさ」だと思います。

左側の写真をご覧いただくと、これはいわゆる戦前の洋館のように、ゴシックやルネサンスなど過去の建築様式の権威を借りたようなデザインではありません。むしろ幾何学的で、木材やコンクリート、石といった素材そのものの質感や性質を生かしてデザインされています。これは、専門的には「モダニズム」と呼ばれる潮流に属するものです。

つまり、従来の「〇〇らしさ」――会社らしさ、教会らしさ、学校らしさといった既成のイメージに依存せず、ゼロから合理的に物事を設計していこうとする考え方です。同じコストで、より人間のためになる建築を実現しようという姿勢から生まれたスタイルで、第二次世界大戦後から 1970 年頃までは、こうした設計手法が主流でした。このホンダ八重洲ビルも、そうした清新な感覚に満ちた、非常に爽やかなモダニズム建築と言えます。

右側の写真をご覧ください。中央の１本の支柱で階段全体を支え、その支柱から段板が片持ちで突き出すように取り付けられています。段板はよく見ると、先端に向かってだんだんと薄くなっている。つまり、踏板の厚み（建築用語で「成（せい）」）が、支点に近い部分は厚く、先端に行くにつれて細くなっているのです。

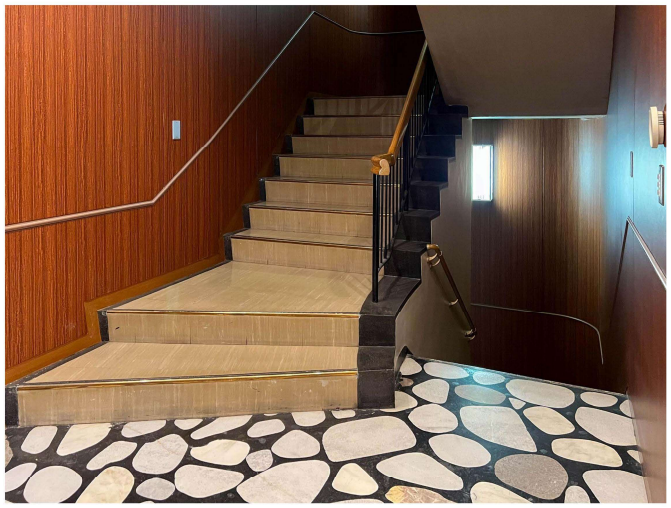
これによって、階段全体が非常に軽やかで、すき間から奥の空間が見通せるような開放感もあります。見学者の方々が感嘆の声を上げるのは、こうしたシャープで洗練されたディテールが、実はすべて手作業でつくられているという事実に気づいたときです。

実際、この階段の下部は石材を組み合わせて仕上げられており、コンクリート部分は型枠職人がカーブした立体的な型をつくり、そこに練ったコンクリートを流し込んで成形しています。そして、手すりはまた別の木工職人の手によるもので、ある程度工場でユニット化された木製部材を現場で組み込んでいます。

現在のように工業化・規格化された建材が主流になる前の時代には、こうした「まるで機械がつくったように見えるもの」を、人の手によって実現していたのです。逆に、すべてが人の手でつくられていたからこそ、図面に描いたとおりの精緻な仕上がりが可能だったとも言えます。

こうした特徴は、まさに 1960 年頃の建築に特有のものであり、そのような建築が東京のど真ん中という一等地に、実際に存在していたということ自体が、たいへん貴重なのです。私は、このビルの存在を知るまでは、東京の中心部にこうした建築はもう残っていないと思っていました。しかし、このホンダ八重洲ビルが、まさにその証しとして今まで残っていたわけです。

## ■ 階段一つにも使う人に対する気遣いが施されている



ホンダ八重洲ビル見学ツアーの様子

図－25

〈図－25〉これは、もうひとつの階段です。これについても語り始めると終わらなくなってしまうので、ほどほどにしておきたいのですが……やはりこれも非常にシャープな造形です。ただ、注目すべきは、この階段が最後に向かってこちら側に開いているような、見る者を招くようなかたちになっている点です。

現在では、階段はどちらかというと非常用で、法律上「二方向避難」を確保するために設けられるケースが多く、メインの移動手段はエレベーターという感覚が一般的です。しかし 1960 年代いっぱいくらいまでは、2〜3 階程度であれば階段で上がるのが普通でした。

この階段も、単なる構造物というより、人を招き、自然と上階へ誘導するように設計されています。一見クールで無機質に見える中にも、そうした「迎え入れる」ための気遣いが感じられる。こうした感覚は、まさにこの時代の建築に特有のものです。

■ 先進的なつくりの内部と広々とした屋上なども見学



ホンダ八重洲ビル見学ツアーの様子

図－26

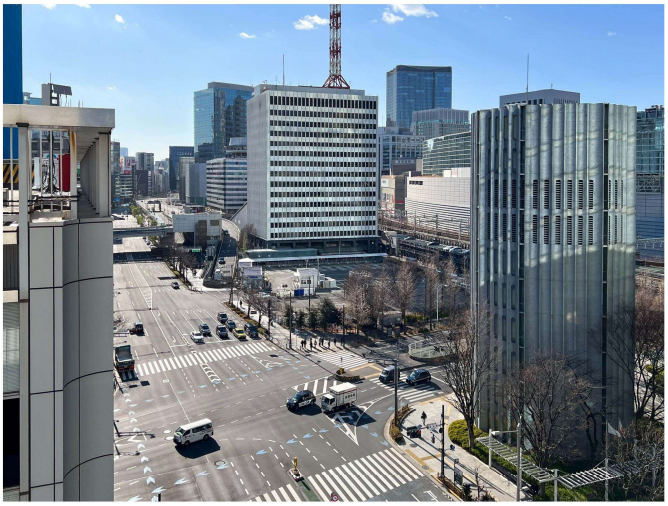
〈図－26〉上階のフロアは、かなり合理的な平面計画になっています。内部は柱によって支えられていて、構造的に撤去できない壁が少なく、間取りを柔軟に変えられるような設計になっています。現在ではごく当たり前に感じられるかもしれませんが、当時としては非常に先進的な設計思想が反映されていました。



ホンダ八重洲ビル見学ツアーの様子

図－27

〈図－27〉内部についても、役員室などは個室ではなく大部屋になっているなど、開放的なオフィスレイアウトが採用されています。これは、後に建てられるホンダの青山ビルにも継承されている特徴です。屋上に上がると、今でこそ周囲を超高層ビルに囲まれていますが、当時は眺望が開けていました。



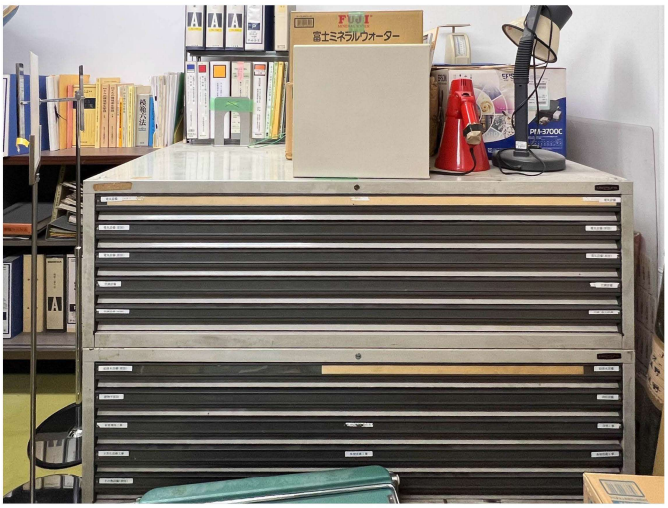
ホンダ八重洲ビル見学ツアーの様子

図－28

〈図－28〉屋上から眺めると、かつて現在の東京国際フォーラムの場所には、1958 年に建てられた東京都庁舎がありました。当時、この周辺で大きな建物といえば、まさにその都庁舎くらいで、ほかに見渡せるのは鉄鋼ビルくらいだった時代です。

そうした背景を知った上でこの場所に立つと、「HONDA」のロゴが遠くからでも見えたのではないか、と思えてくるのです。実際に模型と同じ高さに立っていることで、当時の視界やスケール感をリアルに体感できる。そうした体験も、見学者の皆さんにとても好評でした。

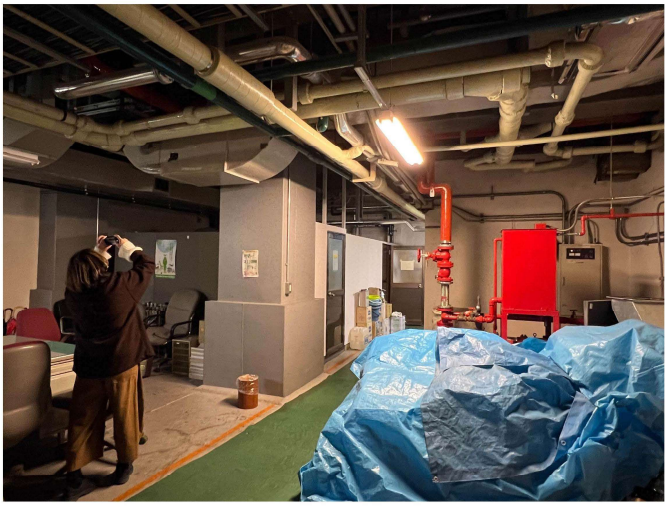
## ■ 地下のボイラー室などアメリカの最先端ビルの方式も取り入れて




ホンダ八重洲ビル見学ツアーの様子

図－29

〈図－29〉建物の下階に降りると、先ほど二瓶さんがお話しされていたように、キャビネットに資料が丁寧に保存されています。こうした細やかな保存意識にも、ホンダという会社の社風が現れているのではないかと感じられます。



ホンダ八重洲ビル見学ツアーの様子

図－30

〈図－30〉地下空間もかなり広く、天井も比較的高めに確保されています。かつてはここにボイラーが設置されており、全館の暖房をまかなっていました。しかし、1970 年代のオイルショック以降は、個別空調の方が効率的という判断から、ボイラーは撤去され、現在は空きスペースになっています。

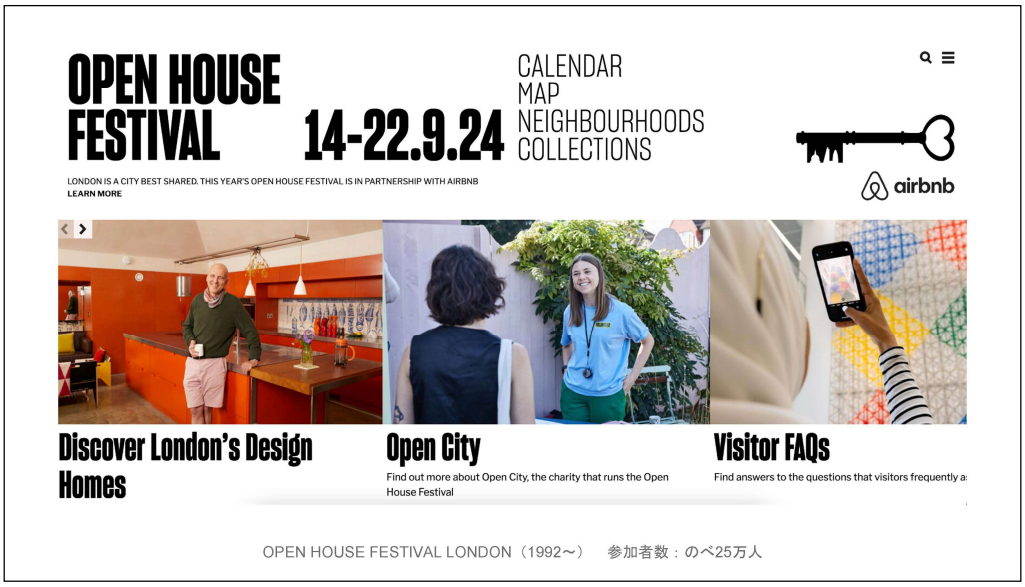
こうして建物内を巡りながら説明していくと、地下や屋上といった見えにくい部分こそが、時代の生き証人であることに気づかされます。

たとえば、ボイラーを備えたオフィスビルというのは、1920 年代のアメリカで一般的になりました。高層ビルの登場とともに、エレベーターやボイラーなどの機械設備が、建築の中で重要な役割を担うようになっていきます。つまり、建物の「見た目」や「居住空間」だけでなく、こうした裏方の機械設備があることで、初めて大規模な建築が成立していくのです。

このホンダ八重洲ビルは、規模としては決して巨大ではありませんが、その構成にはアメリカの最先端ビルの思想が確かに取り入れられています。そこには、ホンダという会社が、アメリカの進んだ技術や文化に対して、謙虚かつ大きなまなざしで向き合っていた姿勢が反映されていると感じられます。

同時に、それを建築に結びつけていったのが、斉藤寅郎さんのような人物とのコミュニケーションだったのではないか。そうした人と人との信頼関係や、思想の共有が、この建物を通して見えてくるように思います。

## ■ 建築は人をつなぐ――世界に広がるロンドン発の Open House




図－31

〈図－31〉ということで、最初に申し上げたように、「建築は人をつなぐものだ」ということを改めてお伝えしたいと思います。建築は、それまで互いに無関係だったり、社会のなかで分断されていたりした人たちのあいだに、「こういう人もいるのか」「こういう世界もあるのか」といった気づきをもたらしてくれます。つまり、建築が“つなぎ手”となって、異なる世界を垣間見せてくれる。そういう“接着剤”のような、あるいは“にかわ”のような、グルーのような役割を果たすのが建築だと、私は考えています。

また、建築とはなぜそのようなかたちで建てられているのかを考えると、それは企業や組織の理念、あるいは世代を超えて受け継がれてきた精神性など、目には見えないものを物理的に“かたち”にした結果だとわかります。精神そのものは目に見えませんが、それが建築として可視化されている。その点にこそ、建築の面白さがあります。

ここから少し話を広げていきます。建築は、単に建てられることに意味があるのではなく、ある建築家の「作品」としての鑑賞対象にとどまるものでもありません。人をつなげる力や、組織の背景、そこに宿る精神性を感じさせてくれること――そうした建築の本質的な力を「可視化」しようとする動きが、いま世界各地で起こっています。

その象徴的な事例が「Open House London」、現在の名称で言えば「Open House Festival London」です。これは毎年秋の週末 2 日間、普段は立ち入ることができない建物を一般に無料公開するという試みで、現在ではロンドン市内約 800 軒の建物が対象となり、省庁や学校、個人邸まで多岐にわたります。延べ参加者は 25 万人を超える、大規模な市民イベントにまで成長しました。

私もこれまでに 3 回参加しましたが、本当に刺激的です。しかも、これは観光イベントではなく、ロンドンの一般市民のために始まったものです。一人の女性が、「自分たちの街の過去や未来をもっと知ってほしい」と小さな声を上げたことから始まり、今では世界的なムーブメントとなっています。

「Open House」の取り組みは、いまや世界 60～70 都市に広がり、「Open House Lisboa」「Open House Chicago」など、各地で同様のイベントが展開されています。建築を通じて人と人をつなぎ、その背景にある精神を理解する――そうした建築の新しい鑑賞のあり方が、過去 30～40 年で大きく変わってきているのだと思います。そして、今回のホンダ八重洲ビルの取り組みも、まさにそうした国際的な流れの中にあるのではないかと感じています。

## ■ 日本でも建築公開イベント「イケフェス大阪」が 2014 年より始動

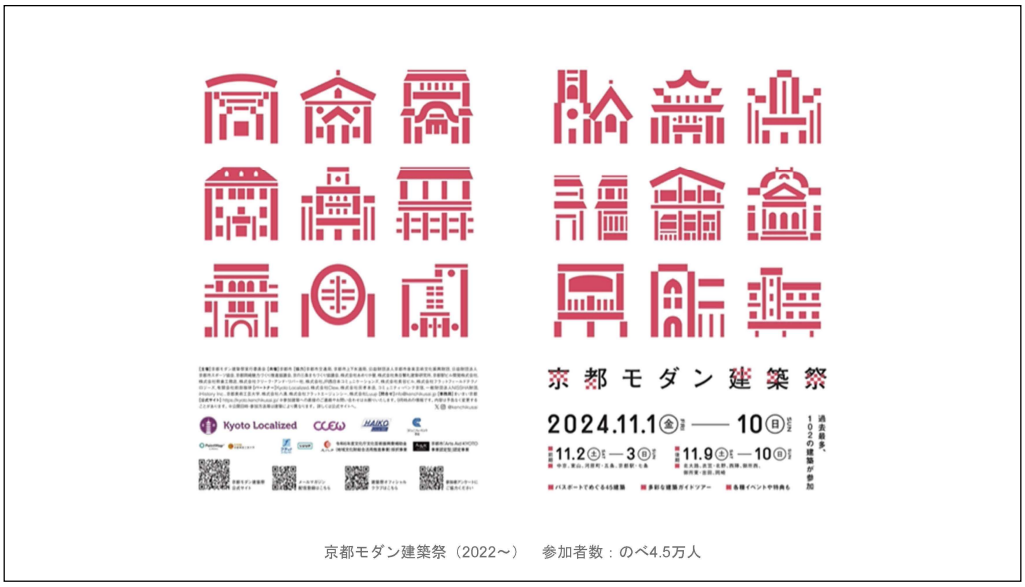



図－32

〈図－32〉日本でも、2014 年から「生きた建築ミュージアムフェスティバル大阪（イケフェス大阪）」という建築公開イベントが始まりました。今年でちょうど 10 周年を迎え、今年は約 180 軒の建物が公開され、2 日間で延べ 6 万人が訪れました。

公式サイトなどを見ていただくと、楽しんでいる様子がよく伝わってきます。なお、これだけの参加者がいても、すべてが建築の専門家というわけではありません。大阪は東京と違い、都市中心部に大学が少なく、まちなかで建築を学ぶ学生も多くはありません。ですから、参加者の 8 割以上が建築を専門としていない市民です。参加者の約 3 分の 2 が女性で、若い方も多いのが特徴です。建築に対する見方は、ここ数年で明らかに変わってきたことを実感しています。

■ 2022 年から「京都モダン建築祭」も開催




京都モダン建築祭（2022～）　参加者数：のべ4.5万人

図－33

〈図－33〉2022 年からは「京都モダン建築祭」も始まりました。京都というと、多くの方が寺社仏閣のイメージを抱いていると思いますが、実は近現代建築が非常に充実した都市でもあります。

空襲を免れたという歴史的経緯や、明治以降も文化都市としての地位を保ち続けてきたことから、全国の一流建築家たちが京都で作品を残しています。しかし、それが市民の間ではあまり意識されてこなかった。だからこそ、こうした建築公開イベントによって、近現代の京都の魅力を再認識してもらう機会となっているのです。

■ 「東京建築祭」も 2024 年に開催、約 6 万 5,000 人が来場




図－34

〈図－34〉そして 2024 年には、ついに東京でも「東京建築祭」がスタートしました。2 日間にわたり、普段は見られない建築が特別に公開され、延べ 6 万 5,000 人が参加しました。

私はイケフェス大阪の立ち上げから関わり、京都モダン建築祭でも実行委員を務めており、東京では実行委員長を担っています。普段は大阪に住んでいますので、大阪在住者が東京の建築イベントの実行委員長をしているというのも、少し面白い話かもしれません。




図－35

〈図－35〉私は東京生まれ、東京育ちで、両親も東京出身ですので、東京という街の感覚はよく分かっています。そして今、改めて東京を見直してほしいという気持ちがあります。というのも、建築から東京を見ると、よくあるステレオタイプなイメージが覆されるからです。

たとえばホンダという企業も、いまでは大企業ですが、最初からそうだったわけではありま

せん。ホンダ八重洲ビルを見れば、その創業当初のベンチャースピリットや、未来に向けた強い信念がどれほどのものだったかが伝わってきます。

大阪についても、建築に関してはあまり語られない都市という印象があるかもしれませんが、実は昭和初期の良質な建築が多く残っている都市です。しかも、それらの多くが民間によって建てられたものだというのも特徴です。東京のように、国家や旧華族によって建てられた建物とは異なります。つまり、そこにはお金と文化を併せ持った都市としての魅力があるのです。

京都もまた、寺社仏閣だけではなく、近代以降の建築的創造力や都市の前向きな気質が、今なお息づいていることがわかります。今回の東京建築祭では、たとえば三井本館の裏手にある「合名玄関」も公開され、1 時間以上の行列ができるほどの人気ぶりでした。

## ■ 帝国劇場や夜の東京駅ツアーなどを実施



東京建築祭（2024～）　参加者数：のべ6.5万人

**図－36**

〈図－36〉こちらはガイドツアーの様子です。定員が限られているツアーで、私は帝国劇場（帝劇）のガイドを担当しました。写真を見ていただいても分かる通り、参加者の 9 割は女性でした。帝劇は現在、チケットが取りづらいほど人気のミュージカル劇場ですが、今回のツアーは建築に関心があって来られたというよりも、「帝劇という場所が好き」という思いで参加された方が多かった印象です。

それでも、私の建築解説を皆さん熱心に聞いてくださっていました。つまり、建築を学ぼうとか、真面目に勉強しようと思わなくても、自分がよく通っている場所や、身近にある建物の背景を知りたいという、知的好奇心があれば十分なのです。

そうして建築に触れることで、「こういう設計者の思いが込められていたのか」とか、「帝劇の精神って、こういうところに現れているのか」といった発見があります。建築とは、そうした新しい視点や価値観に出会わせてくれるものであり、それこそが建築の面白さなのではないかと思います。

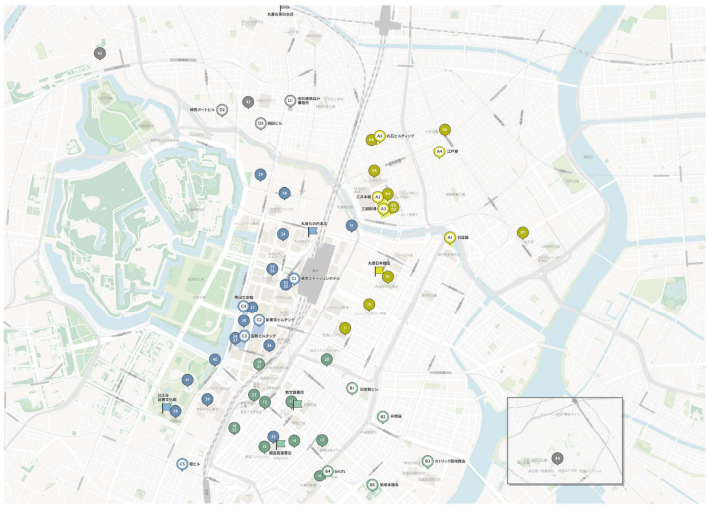


東京建築祭（2024～）　参加者数：のべ6.5万人

図－37

〈図－37〉これは、夜の東京駅ツアーの様子です。

## ■ 東京建築祭、初年度はエリアを絞って開催



東京建築祭2024の開催地

図－38

〈図－38〉2024 年は東京建築祭の初年度ということもあり、東京全域ではなく、まずはエリアを絞って開催することにしました。そのほうが街を歩いて巡る楽しみが生まれますし、地域ごとに盛り上がっている雰囲気も伝わりやすい。逆に全域で一斉にやってしまうと、どうしても分散してしまい、「祭り感」が出づらくなってしまいます。

　では、どのエリアにするかと考えたとき、日本橋、銀座、大手町、築地あたりが最適だろうと判断しました。歴史ある建築もあれば、現代建築もあり、それぞれの街に個性があるからです。日本橋と銀座は全く違う街ですし、大手町もまた別の顔を持っている。その違いは、私自身が東京出身なのでよく分かります。

東京はさまざまな地域から人が集まっている都市なので、ざっくりと語られがちですが、本当はエリアごとに多様な面白さがあります。東京建築祭を通じて、そうした地域ごとの魅力を丁寧に伝えていきたいと思っています。

## ■ 特別公開やガイドツアー、各種イベントなど多彩なプログラム




図－39

〈図－39〉このようないろいろなイベントを行いました。




図－40

〈図－40〉この写真の右側に写っているのは築地本願寺です。2 日間で約 8,000 人が訪れ、今回もっとも来場者数の多かった会場となりました。本堂は普段から自由に入ることができますが、この建物は伊東忠太の設計で、実は私が博士号を取得した際の研究テーマでもあります。ずっと以前から深く関心を持ってきた建築家です。

私の研究の成果としては、本堂よりもむしろ左手にある講堂や貴賓室にこそ、伊東忠太らしさが強く表れているという点が明らかになりました。そのため、今回は特別にそちらも公開していただくことになりました。

左側の写真は、かつての中銀カプセルタワービルの一部を再利用してつくられた、松竹さんの「SHUTL（シャトル）」という施設です。




図－41

〈図－41〉また、建築設計事務所の内部を公開していただいたり、昭和初期に建てられた堀ビルのような建物も見学対象に含まれました。堀ビルは現在、シェアオフィスとして再生されており、財政的にも継続可能な運営スキームを構築しています。

建築はまちなかに建っている以上、固定資産税をはじめとする維持費がかかります。移築して保存するという方法もありますが、場所を離れてしまうと、その建築が本来持っていた意味や魅力が大きく損なわれてしまうという課題もあります。

絵画などの美術品は高価であっても移動可能ですが、建築は原則として動かせません。そうした意味でも、まちの中で生かし続ける工夫が求められています。


ガイドツアー 1
01
【高島屋日本橋店】
百貨店建築で初の重要文化財、開店前に特別見学
日 時 | 5/24(金)9:30-10:20
5/25(土)9:30-10:20
参加費 | 無料
参加者 | 2回 計31人
ガイド | 高島屋日本橋店, 雨宮正弥, 生木仁志
02
【日本橋三越本店】
日本を代表する百貨店建築、三越劇場も特別見学
日 時 | 5/26(日)11:30-12:30
5/26(日)15:00-16:00
参加費 | 4,000円(税込)
参加者 | 2回 計30人
ガイド | 三越日本橋本店
03
【日本橋三越本店】
甲斐みのりさんと「名建築でランチを」館内ツアー＆日本初のお子様ランチ
日 時 | 5/26(日)11:30-13:00
参加費 | 8,000円(税込)
参加者 | 1回 計20人
ガイド | 甲斐みのり
04
【三井本館】
旧三井財閥の本拠、「東洋一の大金庫」と旧社長室を特別見学
日 時 | 5/25(土)10:00-11:00, 14:00-15:00
5/26(日)10:00-11:00, 14:00-15:00
参加費 | 4,000円(税込)
参加者 | 4回 計81人
ガイド | 三井住友信託銀行日本橋営業部
05
【兜町】
建築家と巡る生まれ変わる金融街、日証館・K5・兜町第7平和ビルを特別見学
日 時 | 5/26(日)11:00-12:30
5/26(日)13:30-15:00
参加費 | 3,000円(税込)
参加者 | 2回 計41人
ガイド | 宮部浩幸, 清水均, 遠山綾介
06
【日本橋】
老舗の商家建築めぐり、江戸屋・戸田屋商店・華硯を見学
日 時 | 5/25(土)10:30-12:00
参加費 | 4,000円(税込)
参加者 | 1回 計15人
ガイド | 若原一貴
07
【水天宮】
有馬家17代の宮司といく、伝統と最新技術を融合した神社建築
日 時 | 5/26(日)15:00-16:30
参加費 | 無料
参加者 | 1回 計30人
ガイド | 有馬親央, 井上博明
08
【日本橋】
建築ジャーナリストと巡る、裏通りのアーバンスモールビル傑作群
日 時 | 5/25(土)10:00-11:30
参加費 | 3,000円(税込)
参加者 | 1回 計15人
ガイド | 磯達雄

図－42


ガイドツアー 2
09
【丸石ビルディング】
希少な近世ロマネスク様式、館内特別ツアー
日 時 | 5/25(土)14:00-15:00
5/26(日)10:00-11:00, 14:00-15:00
参加費 | 3,000円(税込)
参加者 | 3回 計38人
ガイド | 井上義也
10
【ミュージアムタワー京橋/アーティゾン美術館】
設計者といく特別見学ツアー
日 時 | 5/25(土)10:30-12:30
参加費 | 1,800円(税込)
参加者 | 1回 計21人
ガイド | 矢野雅規
11
【京橋エドグラン・東京スクエアガーデン】
「明治屋京橋ビル」と再開発棟の融合、設計者と特別見学
日 時 | 5/25(土)10:00-11:40
参加費 | 無料
参加者 | 1回 計20人
ガイド | 伊東宏和, 杉山俊一, 岡部真久, 神山健一, 平賀直樹
12
【Ginza Sony Park】
"ソニーらしい建て替え"を完成前に特別公開
日 時 | 5/26(日)11:00-12:00, 13:00-14:00
15:30-16:30
参加費 | 4,000円(税込)
参加者 | 3回 計31人
ガイド | Ginza Sony Parkプロジェクト
13
【教文館・聖書館ビル】
A.レーモンドの名建築へ、非公開エリアに潜入
日 時 | 5/25(土)10:00-11:00
5/25(土)16:00-17:00
参加費 | 3,000円(税込)
参加者 | 2回 計33人
ガイド | 渡部満, 森岡新
14
【meet tree GINZA】
設計者といく"銀座に生まれた森の中"、老舗材木屋の新ブランドへ
日 時 | 5/26(日)10:30-11:00
5/26(日)11:30-12:00
参加費 | 2,000円(税込)
参加者 | 2回 計40人
ガイド | 成瀬友梨
15
【銀座ライオンビル】
甲斐みのりさんと「名建築でランチを」クラシックホールで特別ランチ
日 時 | 5/22(水)11:30-13:00
参加費 | 8,000円(税込)
参加者 | 1回 計40人
ガイド | 甲斐みのり
16
【銀座髙木ビル】
建築家と日本一の木造建築を特別見学、ランチコース付き
日 時 | 5/23(木)12:00-13:30
参加費 | 10,000円(税込)
参加者 | 1回 計10人
ガイド | 山路哲生, 榎並直貴

図－43



図－44

〈図－42、図－43、図－44〉さまざまなガイドツアーを実施しました。これはその一つですが、生き生きした雰囲気が伝わるのではないでしょうか。




図－45

〈図－45〉東京建築祭の実行委員会です。既存の行政組織や民間組織からは独立して組織しました。そのことが大きな広がりにつながったように思います。

## ■ メディア掲載による波及力、建替え前のホンダ青山ビルにも期待




図－46

〈図－46〉東京建築祭には延べ6万5,000人が来場し、多くの新聞や雑誌にも取り上げられました。今、建築を通じた発信には大きな波及力があります。

ホンダの青山ビルが閉館する直前、数日前に「建物をクローズする前に見学ツアーを実施します」と私が発表したところ、大きな反響がありました。これまで建築的にはあまり注目されてこなかったビルかもしれませんが、実はホンダの精神をよく表しており、青山という土地との関係性もうまく読み取った建物です。だからこそ、2025 年はホンダ青山ビルのクロージングイベントに関わらせていただくことを通じて、ホンダという企業をより深く考える年にする予定です。

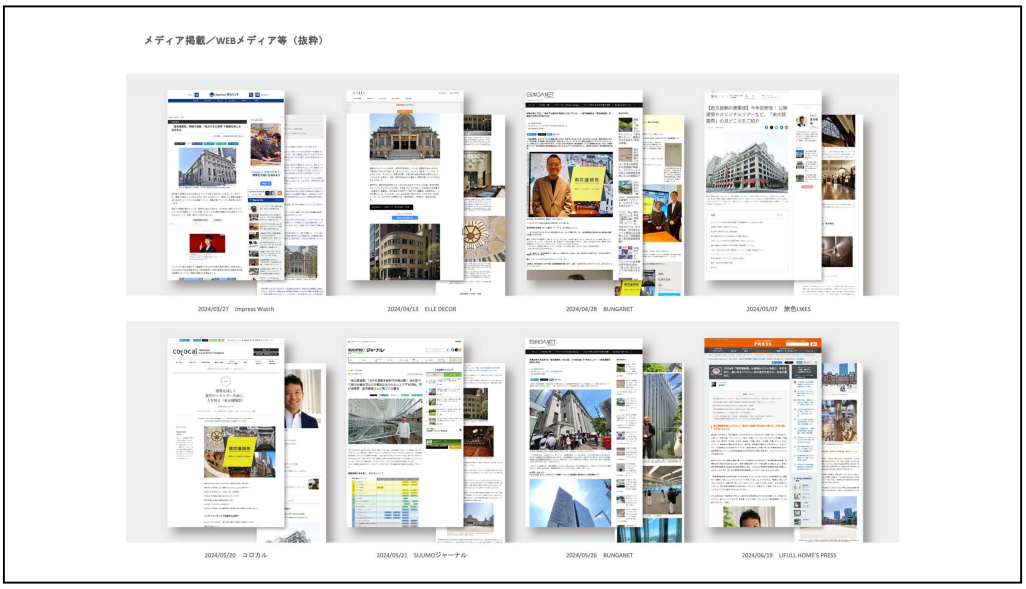
■ 東京建築祭は多くのメディアに紹介され、ＳＮＳでも拡散



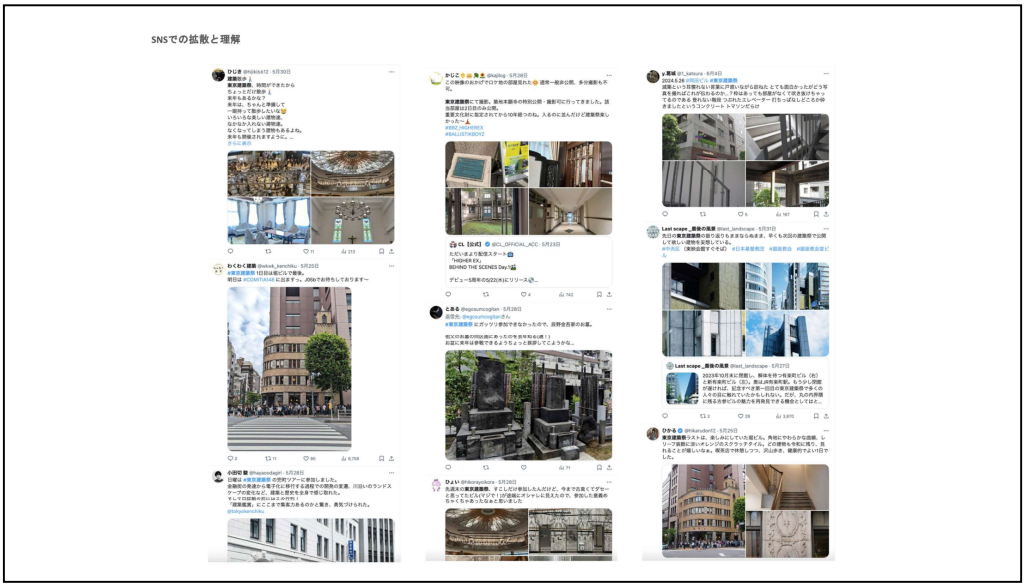

図－47




図－48




図－49




図－50

〈図－47、図－48、図－49、図－50〉東京建築祭はさまざまなメディアで大きな反響を呼びました。

■ 東京建築祭のコンセプト「建築から、ひとを感じる、まちを知る」




図－51

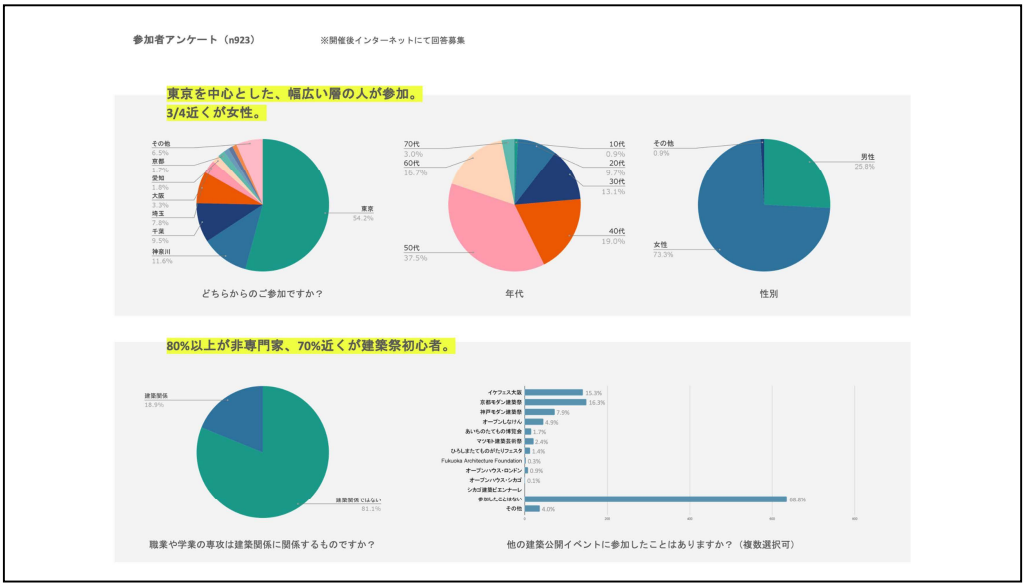
〈図－51〉まとめになりますが、今回の東京建築祭のテーマを一言で表すと、「建築から、ひとを感じる、まちを知る」となります。これは、今日私が話してきたことの要約でもあります。

建築を見て歩くと、普段出会わないような人たち同士が言葉を交わしたり、建物の所有者や利用者が見学者に向けて熱心に説明したりと、普段の社会ではなかなか得られない交流が生まれます。社会はどうしても「売る側・買う側」「教える側・学ぶ側」といった関係性で成り立っていますが、そうした垣根を超えた率直なやりとりが生まれるのが、建築祭のような「サロン的な場」なのです。

そして「人を感じる」というのは、今そこにいる人だけではなく、設計者、施工者、建てた人、手入れをしてきた人、用途を変えて今を楽しんでいる人など、さまざまな“関係者たち”の存在を感じることです。建築は、アートとは違って一人の作家の表現ではなく、多くの人の関わりが重なって成立している。そこが建築の魅力でもあります。

また、「まちを知る」というのは、建築が動かせないものである以上、見に行くことがそのまま“現地に行くこと”になるという点にあります。ある建築を見に行った結果、「このあたり、通勤では通らないけど、こんなに面白い店があるのか」とか、「昔ながらの風情が残っているのだな」といった発見がある。そのように、建築をきっかけにまちを知る、エリアを知るということが、今とても大切になっていると感じます。

## ■ 幅広い世代が参加、建築は市民の楽しみにも




図－52

〈図－52〉こちらは来場者アンケートの結果です。左下の円グラフでは、緑が建築の専門外の方、青が専門家です。つまり 8 割の方が、建築の専門家ではありませんでした。

右上のグラフは性別で、青が女性、緑が男性。3 分の 2 ほどが女性です。年齢層は 30 代から 60 代まで幅広く、50 代がもっとも多く、ついで 40 代、60 代、30 代という順でした。つまり、建築は決して男性だけのものでも、若い人だけのものでも、年配の方だけのものでもない。家族連れも多く訪れており、建築は本当に市民の楽しみになってきていることが実感できます。

## ■ 多くの協賛パートナーにも支えられて




図－53

〈図－53〉東京建築祭に関しては、民間で運営されています。申請書を書いて、アーツカウンシル東京から初年度は芸術文化助成を受けることができました。クラウドファンディングをはじめ、協賛企業へのお願いや、私自身が企業を一軒ずつ回って、建築公開やパートナーシップの提案をしてきました。「これは社会的に意義があるし、とにかく楽しいイベントです」ということを丁寧に伝えながら、支援の輪を広げてきました。私をはじめとして実行委員のメンバーは完全に無償のボランティアです。それでも、事務局の雇用などに数千万単位の資金が必要となります。次年度以降の開催に関しても、実行資金の確保が最大の課題です。

■ ホンダ八重洲ビルにも見られる「人をつなぐ建築の力」




図－54

〈図－54〉ということで、東京建築祭の話を経由しながら、ホンダ八重洲ビルという建築そのものが、人と人をつなぎ、八重洲という場所の魅力を再発見させ、さらには企業の精神を再確認させてくれるような存在だったことがお伝えできていたら幸いです。

建築には、そうした力があります。そして、それを面白いと感じる人が、今、日本中・世界中で確実に増えている。建築の力をさまざまな分野で生かし、自分の会社や地域がもっと誇りを持てるようになる―そんなきっかけとして活用してください。

以上で、私からの話を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。（拍手）

**【質疑応答】**

司　会：　倉方先生、鈴木様、二瓶様どうもありがとうございました。
では、ここからは皆さまのご質問を受け付けたいと存じます。ご質問のある方は挙手にてお知らせください。

質問者：　今日は興味深い話を伺いまして、ありがとうございました。私は専門が機械系なので見方が少し違ったのですけれども、特に階段のところは片持ち梁だとああいうふうにしたくなるよなとかというふうに、力学的にはそういうふうに見ていたりもしました。何点か気になったのが、まず、コンクリートパネルの面なのですけれども、あれは階段の踊り場をうまく表面に出してつくると、ああいう場所に来るのかななんて思っていたので、まずそういうものを外に見せるという意匠であったのかというところが 1 点ですね。

それから、みんなのロビーですかね。あそこの部分って自動車会社ですと、やはり商品であるバイクとか車とかを展示したくなるのですけれども、実際、青山なんかはそういうところがあったと思うのですけれども、そういうような使われ方とか、あるいはどんなイベントがあったのかというのが、もし分かれば教えていただきたいということなのですけれども。

二　瓶：　自分から分かる範囲ですけれども、コンクリートパネルについては、それこそちょうど模型があるので、じっくりご覧いただければと思うのですけれども、実はあの裏は何もないというか、1 個の空間でして、それもすごく規模感がなす、あの建物の大きさってすごく不思議な大きさで、全然大きくないのですよ。でも、小さいといえば小さくて、小ぢんまりといえば小ぢんまりとしているのですけれども、それを最大限生かすために、1 個のフロアが 1 つの部屋でできているのですね。ですので、そのワンフロアが 1 つの部屋になっていて、片側が全部ガラス張りで、そのガラス張りの一番東京駅側の部分だけがパネルが貼ってあるという、完全に外側から見たときのデザインのためにつけられたパネルと、そういうものになっています。

少しつけ加えると、逆に正面側、今正面と呼んでいる側の面は真ん中にガラスの筋というか、1 個真っすぐスリットが入って、それはすごく格好いいのですけれども、左右対称で、そこは実は全部の階で会議室の場所になっているのですね。それは、あえて会議室をそこに置くことで採光になります。光をとる場所にもなりますし、外観から見ても、パキッと正面の顔が見せられると。そういう内外の関係性があったのかなと思います。

みんなのロビーに関しては、これもまた大きさの部分があって、車を置けるほどの大きさすらないという、本当に小ぢんまりとしたスペースなのですね。逆にそれしかないスペース、なけなしのスペースを外に開放するというか、公共の場にしていくということ自体が、驚くべきことかなと思っていまして、実際は、そこで例えば商談が行われたり、来客の方がそこに通されて、そこで待っていたりと、そういう場所になっていたのかなと思います。

司　会：　ありがとうございます。ほかにご質問のある方はいらっしゃいますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、お時間の関係もございますので、この後、個別にお話をされたい皆様に関しましては、お隣、続いての懇談の部でもお三方に残っていただきますので、そちらでもぜひお話をしていただければと思います。

では、これにてご講演を終了させていただきたいと思います。

倉方先生、鈴木様、二瓶様、本日はどうもありがとうございました。（拍手）

■このレポートは 2024 年 12 月 24 日グランドアーク半蔵門において行われた、第 155 回本田財団懇談会の講演の要旨をまとめたものです。本田財団のホームページにも掲載されております。
講演録を使用される場合は、事前に当財団の許可を得て下さい。



発　行　所　**公益財団法人 本田財団**
104-0028 東京都中央区八重洲 2-1-1 YANMAR TOKYO 6 階
Tel.03-3274-5125　　Fax.03-3274-5103
www.hondafoundation.jp
発行責任者　角 田　正 樹