

企業の現代建築アーカイブレポート

～ホンダ八重洲ビルの事例から～

作成：倉方俊輔、鈴木友里恵、二瓶雄太

1.0 Introduction

2024年現在東京都心部ではさまざまな再開発が進行しており、資源循環・法規・思想・文化さまざまな観点からビルのアーカイブや解体のあり方に注目が集まっている。再開発の中、明治から昭和戦前期の近代建築、有名建築家による現代建築が評価され一部保存や復元などの取り組みが進む一方、戦後から1970年代に建てられ、建築家の「作品」として喧伝されることのなかったオフィスビルに関しては学術的な研究が進んでおらず文化・社会的価値の同定が遅れ、取り壊しが進んでいる。特にアーカイブの方針や計画、実態に関しての事例は極めて少ない。また、企業の自社ビルという特性を考慮した上で、意匠や計画から経営思想や会社の歴史を再考した事例も少ない。

1960年に本田技研工業株式会社の本社機能を持つ建物として、東京駅八重洲口に近い場所に新築され、2023年から始まった八重洲再開発に伴い解体されたホンダ八重洲ビルもその1つである。建築はその時代の特徴が明快に現れた具体的な物体と言える。1960年～1974年まで本田技研工業株式会社の本社機能を担った同ビルは、第二次世界大戦後の高度経済成長期を反映する貴重なビルでありながら、建築史的・社会的関心はほとんど持たれず、アーカイブや研究の枠組みもないまま解体されようとしていた。そこで本田財団では、所有者の本田技研はじめ関係者の協力を得て、建築史的価値の調査、これまで着目されていなかった企業ビルのアーカイブ手法の検討・実践を行った。

これまで着目されていなかった企業ビルが発見され、調査され、発信された本報告は、建築学を中心とした学際的な専門知との交流の中で展開・形成され、今後の戦後企業ビル研究の学術的な空白に事例を加える資料になると思われる。また、その過程は今後加速する再開発の中でこれまで着目されていなかった企業ビルアーカイブの活動のあり方や手法を提案するものとして貴重な事例と言える。ホンダ八重洲ビルでの調査活動を包括的にまとめることで、建築家中心的な視点ではない企業ビルのアーカイブに資する報告としたい。

1.1 ホンダ八重洲ビルの概要

ホンダ八重洲ビルは、1960年～2023年3月まで東京駅八重洲口に近い場所に現存していた旧本田技研工業株式会社本社ビルである（図1）。1960年の竣工以来、同社の四輪事業進出（1963年）、F1参戦（1964年）、CVCCエンジン開発発表（1972年）など、1974年の原宿への本社機能移転まで八重洲の地で多くの企業と社会の変化を見守ってきた建物だった。構造は鉄筋コンクリート造で、地上9階、軒高31m、いわゆる百尺制限¹で周辺の建物と屋上の高さがほぼ一致していた（写真2）。地下は2階、ボイラー室の名残もあり、いわゆる1960代のビルディングとしての面影を伝えていた。



竣工当時のホンダ八重洲ビル外観
観＝本田技研工業株式会社提供



図1：ホンダ八重洲ビル外観（写真左：竣工当時のホンダ八重洲ビル、写真右：手前より3番目＝解体前のホンダ八重洲ビル）。写真右は解体直前の百尺制限時代の建造物の屋上が横一列で概ね同じ高さで揃っている姿を伝えている。

写真左：本田技研工業株式会社提供

写真右：鈴木友里恵（2023年4月5日撮影）

¹1919年（大正8年）に施行された市街地建築物法（建築基準法の前身）に基づく住居地域以外の用途地域では100尺（後に31m）の高さ制限、1970年建築基準法改正の容積性全面導入で撤廃（大澤, 2008）

1.2 創業～ホンダ八重洲ビル竣工までのあゆみ

1.2.1 1948年、創業

本田技研工業（株）の創業の地は浜松である。昭和二十三年（1948年）、資本金百万円、従業員34名で、自転車用の補助エンジンを主力商品に本田技研工業株式会社が創立された。そのわずか2年後、Hondaは当時の京橋榎町・のちの八重洲2丁目に東京営業所を構え、東京進出を果たしている。藤沢武夫（元本田技研工業副社長・最高顧問）の著書には当時の営業所の面積、主力商品などの記述が見られる（1.2.2 参照）。

1.2.2 1950年、東京営業所設立

“仕事をいよいよ始めたのは、昭和二十五年三月。東京・京橋榎町に十五坪（約五十平方メートル）の小さな店をつくった。当時、本田技研の生産はプレスオートバイ（空冷2ストローク・ドリーム号D型）が五十台ぐらい、自転車用補助エンジン（A型2ストローク）が百五十台あまりの小さなものでした([藤沢, 2009; p22](#))。”

“昭和二十五年三月、東京・京橋の榎町（現・中央区八重洲2丁目）に十五坪の小さな店を作りました。当時の生産量はオートバイ（ドリーム号D型、2サイクル九八CC）が月産五十台くらい、エンジン単体（A型2ストローク）が百五十台あまりの小さなものです。戦前のオートバイは、アメリカのハーレイ・ダビッドソンなどの大きな車があり、日本でもメグロや陸王がありますが、皆大きなエンジンからスタートしています。ところが、本田は小さいエンジンからスタートした、という点が基本的に違う([藤沢 1986; p25](#))”

また、東京営業所時代の雰囲気や当時の経営状況、従業員数は西田通弘（元Honda副社長、元本田財団顧問）の著書の記述から伺うことができる。

本田技研は、東京・京橋の近くの榎町（現・八重洲二丁目）で、魚屋さんの隣に、うなぎの寝床のような間口二間十五坪ほどの東京営業所を構えていた。受験者は私一人であった。確か八月か九月頃だったと思うが、会社を訪れると、体格のいいおやじさんが、蠅たたきを片手に、蠅をたたきながらの面接である。あとでわかったのだが、その人が当時常務の藤沢武夫さんであった。二～三日後に呼び出しがあり、今後の面接者は、よく喋る人で主に技術的な質問を受けた。この人が社長の本田宗一郎さんであった。それから、また四～五日後に、よれた背広のおっさんが、私の家の前を行ったり来たりしている。当方も、本田技研という会社が、どんな会社かよくわからないので、これ幸いと、いろいろ尋ねてみたが、その人は、「私もまだ1週間前に入ったばかりで、あまりよく知らないんです」というので、お互いに、大笑いし

た。まあこんな調子で、なんとなく入社してしまったのである([西田, 1986; p16](#))。

“二年後の昭和二十五年に、私が入社したのである。当時の従業員数は五十人、資本金は二百万円であった。入社した当初は、月末になっても給料を支払ってくれない。こんな状態が二ヶ月ほど続いた時には、これは大変な会社に入社してしまったなあと後悔したが、すぐに就職先も見当たらないので、我慢せざるをえなかった([西田, 1986; p17](#))。”

1.2.3 1951年、東京に工場を設立

東京営業所設立の翌年（1951年）9月には、東京の十条に四百五十坪（約千五百平方メートル）の工場を設立し、浜松で制作したエンジンを十条で生産した車体に搭載する方式で浜松＝東京の生産の連携が始まっている（[藤沢, 2009; p23](#)）。営業所と工場を設立し、東京で事業が成長していく予感が1998年藤沢の著書に次のように記されている。

“十条の工場のまんなかの一坪ほどの部屋があって、そのガラス戸をきしませて開けてみると、古机を使った製図台の上に紙が載っている。鉛筆で書いたり消したりした、小汚いものです。「これでもう大丈夫だよ。Hondaはこれで、大変な勢いで伸びるよ」と本田がいう。それが4サイクル・オーバーヘッドバルブ・エンジンの設計図だった。その時の、熱中して図面の説明をしている本田の顔を、いまでもはっきり思い出します。そのとき傍にいたのが、二代目社長になった河島喜好。彼が図面をひいたんです([藤沢 1986; p29](#))”

1.2.4 1953年、バラックからのスタート。東京へ本社移転

Honda八重洲ビル調査・アーカイブ活動当初は解体されたHonda八重洲ビル（1960年竣工）が東京本社第一号と思われていたが、藤沢武夫の著書にはその8年前、1953年頃の東京の営業所に京橋・榎町から若干の距離を移動して八重洲に東京本社第一号を設立した記述がある。以下の記述では“十五坪の家”が前述の榎町東京営業所、“九十八坪の地所”が本社第一号と思われる。

“その間、本田技研は、現在の東京・八重洲に本社を移しました。十五坪の家から、地所が九十八坪、総建坪百七十坪に映ったのだから、威張ったものです。紡績工場の跡地一戦後やったんですね、あの場所で一バラック建てだったのをごく簡単に直して、ここに総務、営業、経理、膨大なかねのかかる設備購入の資材関係等が入った。製作所は冷暖房工場だがここはバラック。だが、みな火の玉のような誇りを持った。総大将は私だったね。（中略）また、そのころは4ストロークの原付許可証は九十CCまでになっていたもんですから、九十CCのオートバイをこのオーバーヘッドバルブで作れば売れるというんで、ベンリイがデザインされており、まもなく誕生するという段階でした([藤沢, 2009; p32](#))”。



図2：終戦直後の八重洲2丁目（出典：N/A）

画面奥の通り左から2番目の土地がホンダ八重洲ビル建設地

1.2.5 1958年、ホンダ八重洲ビル発注

鹿島建設株式会社によるホンダ八重洲ビルの請負契約書は1958年11月20日の日付のものが現存している。HONDAコレクションホールの展示によれば、ホンダ八重洲ビル発注の前後、本田技研工業（株）は創業以来の危機と挑戦に大きく揺れていた。1954年にはジュノオの重量、操縦安定性や熱の問題、競合増加とユーザーニーズの変化によるカブ号F型の失速、排気量を上げたドリーム4E型のキャブレタートラブルと続く。さらに、新型の商用オートバイ、ベンリイJ型も騒音が大きいと評判が芳しくない。そろいもそろって四つの主力商品が問題に直面してしまったが、技術者たちは執念で原因を究明し、危機を乗り越えた([HCH, 2024](#))。

1955年～浅間高原にて日本2輪レース史上有名な通称浅間火山レース（全日本オートバイ耐久ロードレース）が始まり、経営危機の中Hondaも第一回大会から参戦している。しかし1957年に行われた第2回大会でもHondaは優勝できずにいた。経営危機の余波が残る中、1958年にHondaは共同設計者に中山克己建築設計事務所と斉藤寅郎、請負業者に鹿島建設株式会社という座組でホンダ八重洲ビルを発注したのだった。そして着工の翌1959年、経営の立て直しとホンダ八重洲ビルの工事が進む中Hondaは英国で開催されたマン島TTレースへ初出場している。当時の経営危機、レースへの挑戦、ホンダ八重洲ビル着工前後の激動の雰囲気が藤沢の著書に記されている。

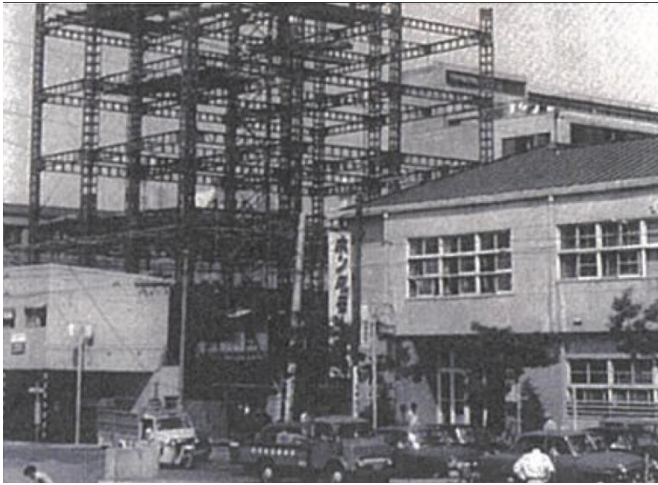


図3：建設中のホンダ八重洲ビル（出典：N/A）

躯体の手前には「ホンダモーター」の看板の文字が見える。当時の経営層の著書に記述されているホンダ八重洲ビル竣工前の営業所の看板と思われる。

“それまで私は従業員に、ホンダはいまに世界的なメーカーになるのだ、と言ってきたのですが、いきなり不景気になって、話が逆になったものですから、従業員の気持ちがシュンとなくなってしまった。なんだ、藤沢の言ったことはホラだったのか、というわけです。従業員に理解してもらおうと思っても、それは無理です。理屈がわかるような歳でもない。私が口を酸っぱくしていったって、わからないものはしょうがない。そこで私が思いついたのは、モーターサイクルのオリンピックと言われているマン島のレースです。本田はかねてから世界一にチャレンジしたいという夢を抱いていましたから、その夢をみんなの目標にしたらどうだろうか。本田にマン島のレースに出る意思があるかどうか尋ねてみると、ぜひやりたいという。男と生まれたからには、イギリスのマン島で勝負してみたいと。「そんなら、おれも一筆書く」といって、私が本田社長名で書いたのが、「マン島T・Tレース出場宣言」です（[藤沢 1986; p44](#)）”。

この時期の会社の運命を、ホンダ八重洲ビルの共同設計者の1人である齊藤寅郎も第3回浅間火山レースの観戦に出向き見守っていた。

この年マン島TTレース初出場を果たし6位入賞とチーム賞を受賞、その勢いそのままにNewマシンで1位から3位を独占した。1959年9月の社報インタビューでは、浅間火山レースのHondaの圧倒的勝利を喜ぶコメントが掲載されていた（[Honda, 1959²](#)）。

² 本田技研工業株式会社, 1959. 社報. 東京: 本田技研工業株式会社, p. 18.



図4：左）1959年製RC142（マン島TTレース初出場機：6位、#8 谷口尚己 ※メーカーチーム賞を受賞した）（出典：Honda Collection Hall 展示より。※2024年現在）右）竣工時のホンダ八重洲ビル

1.2.6 1960年、ホンダ八重洲ビル竣工

このような経緯で1960年、ホンダ八重洲ビルが竣工した。1960年2月社報 p.8のニュースには「本社ビル完成近し」というタイトルで写真とともに次のようにビルが紹介されている。

“写真で見るように新しいビルは南側をガラスで飾り、近代的なスマートな感じは見
るからに明るく、住み心地よさを感じさせる。完成は今月中旬、移転は三月初めになる予定
とのこと。”

1960年4月の社報では竣工間もないビルの様子が写真つきで紹介されている。南面は
総ガラス張り、室内は一本の柱のないオープンシステムで、新型事務機が配列されファイリ
ングロッカーがきっちり壁面にはめ込まれ、事務能率の向上を主眼として設計されたと言
明している。964坪の敷地、地下2階、地上9階の新ビルは当初223名の収容から始まった
（本社関係：191名、東京支店22名、開発10名）。([Honda, 1960](#))

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5のフロア計画で注目したいのは9階が食堂となっている点である。人が食事を囲む空間をビルの最も眺めの良い高層階に配置した点に、当時の社員の方々に対する平等主義的な考え方を想像することができる。



図6：銀座から八重洲に向かう通りの眺め。当時のファサード（建物正面）は南側を向いており、HONDAの企業ロゴも銀座から八重洲へ向かう道を向いていた。通りを歩く人々に広報効果があったと思われる（出典：東京街人、撮影・佐伯利之／昭和37年頃）。

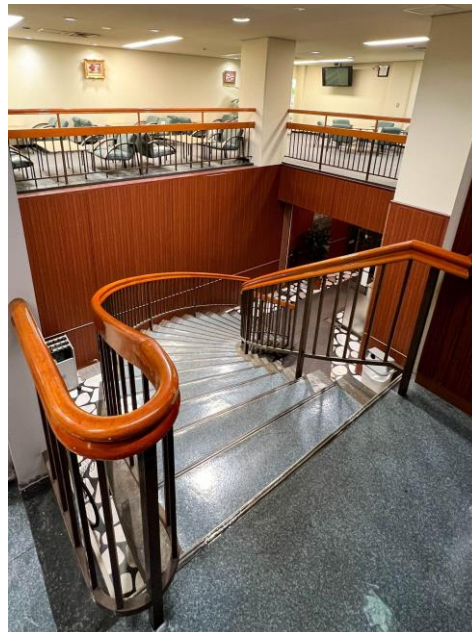
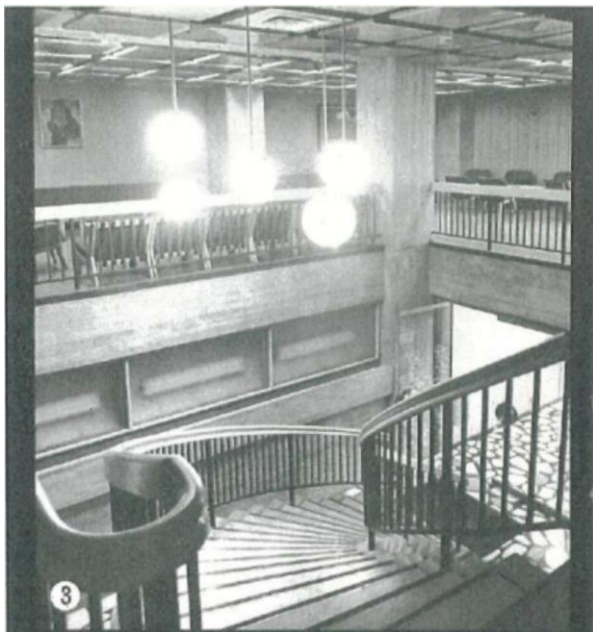


図7：左）ビル開業当時の1～2F『あなたのロビー』（ペンダントライトが吹き抜けに設置され、開放的な雰囲気を演出している。3F以上の合理的な造形と比べると1～2Fはいささか装飾的である。『おもてなし』は効率と違うということであろうか？）右）同アングルの『旧・あなたのロビー』（開業当時と比べると照明や天井構造の改修が目立つ）（撮影：倉方俊輔）

1階～2階部分の説明では、さらにこの新ビルが誰のためのものか、という点も明言されている。それは意外に会社でも従業員でもなく、お客様である。

”本社新ビルの大きな特徴は、特に二階ホールを解放して、お客様の憩いの場として、ご利用いただけるようになっていることです。正面、玄関のガラスのドアを開けると、そこからもお客様のホール、らせん状の階段で直接二階の談話室へ。手摺りの曲線がなめらかなカーブをえがいて豪華なふんい気をかもし出しています。一、二階のホールは、吹き抜けになっていて天井が高く、どこからともなく優雅な音楽が流れています。この音楽も、レコード音楽とはちがい、特に緊張を柔げるように工夫された、B・G・M（背景音楽）で、音域や音量も、楽しい談話をさまたげることのないように配慮されています。本社ビルの役割は、メーカーとお客様とを結ぶ、大事なビジネスセンターであり、むしろ私たちのものではなく、お客様のものでありましょう。ホンダがさらに発展していくために、お客様のご意見をきき、将来の夢を共に楽しく語らっていたゞけるよう、お客様の憩いの場”あなたのロビー”が誕生することになりました。”

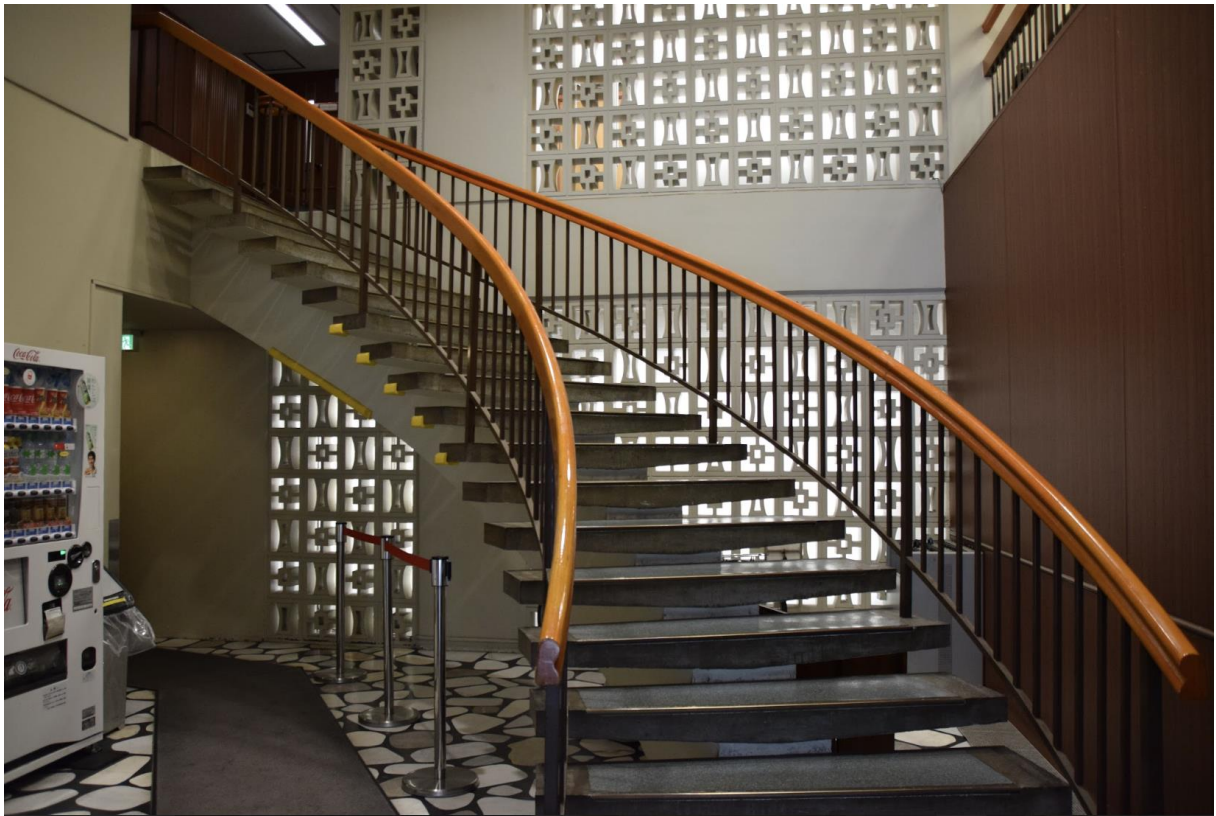


図8：ホンダ八重洲ビル1Fエントランス

創業当時から変わらない非対称な螺旋階段がお客様を出迎える。壁面には通常建物の外に配置される沖縄の花ブロックに似た化粧ブロックが配置され、自然光を思わせる光の演出も見られた。床は玉砂利を敷いたような石を人研ぎでテラゾーのように仕上げている。室内だが、例えば日本家屋の縁側のように内部が外の延長であるかのような装飾がお客様にも従業員にもこの空間は会社の空間だけでなく、「半公共空間」であることを暗に伝えている。



図9：ホンダ八重洲ビル1Fエントランス

左) 螺旋階段手すり 右) 人研ぎの床

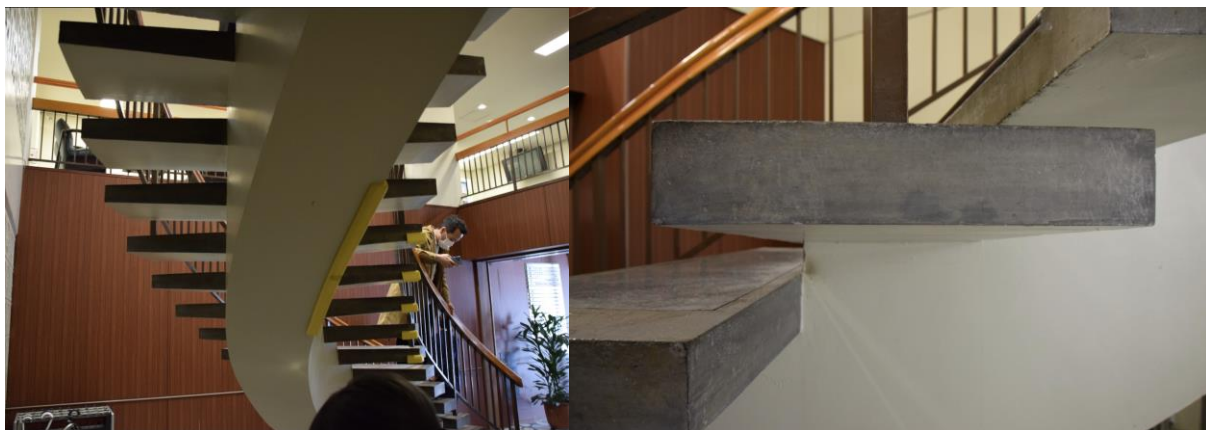


図10：左）螺旋階段下部からの眺め（現場で木枠を作り湿式でコンクリートを成形する60年代鹿島建設の超絶技巧）

ホンダ八重洲ビルのお客様を第一とする姿勢は細部にまで徹底されていた。その一つがホンダ八重洲ビルで煮炊きをしないということだ。[Honda社報 \(2022; p4\)](#)によると、当時従業員の昼食は仕出し弁当や昼食手当の支給で対応したという。「食べ物のにおいてはビル内にこもりやすいため、来社したお客様が不快な思いをしないように」という藤沢武夫の考えだったとのことだ。

最後に特筆すべきは、1960年4月社報（*ibid*）の本社完成のニュースですでに、ホンダ八重洲ビルの次のビルを示唆する一文が掲載されていることである。

”毎日毎日、何十万という人が、東京駅を中心に、集ってはまた散っていく。このスキー坂のようなホームから、流れでる人波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、大きな夢をさゝ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。”



図11：ホンダ八重洲ビル鳥瞰図（本田技研工業, 1960）

鳥瞰の空撮写真の横に添えられた一文は、社報の中でもひとときわ詩的で書き手の感情がこもっている。今となっては誰の作か不明であるが、挑戦が続いていく前向きで明るい未来への想いが伝わってくる。

ホンダ八重洲ビルにHondaの夢が収まりきらなくなるまでに時間はかからなかった。竣工当時は220人ほどだった従業員数もホンダの飛躍的な成長とともに本社部門の従業員も増加。1974年には、八重洲ビルのほか、周辺や和光工場などに約800人が分散していたため、ホンダは業務の効率化のため、あえて自社ビルにこだわらず、ビジネスの街八重洲からファッションの街・若者の街原宿へ本社を移転。八重洲ビルにはその後、都内の各所に散在していた関連会社が入居していった。そこには、第一次オイルショック後という社会的背景、社内的には研究開発や販売・生産設備への経営資源の最優先配分という背景があった。

既にホンダ八重洲ビルが夢を支えきれなくなっていたのである。

実際、藤沢武夫の下でホンダ八重洲ビルにて宣伝部門に在籍した坂崎（2003）は著書「ホンダの遺伝子」p3 で国内と海外の営業、宣伝部門などが1965年当時すでに八重洲ビルをはみ出して隣の三井ビルを借りて仕事をしていたと振り返っている（坂崎, 2003; p3）。

1965年当時のHondaはスーパーカブの量産工場を鈴鹿に完成させ、二輪生産台数世界一を数え、念願の四輪進出も果たしていた。そして1985年、Hondaは八重洲ビルに続く自社ビルとして青山ビルを建てたのである。

1.3 取り壊しと活動の背景

2024年現在、東京都心部は100年に1度の大規模再開発が行われ、戦後の100尺制限やバブル経済時代の街並みから令和のスタイルへ都市の顔を一新しつつある ([Tochibayashi 2023](#))。実際に、以下の図に示す通り23区中11の地区で再開発の進行が確認できる (図12)。

別紙			
地区	事業主体	事業の概要	都市計画の決定等の目途
大手町 (常盤橋)	三菱地所(株)	東京駅前のランドマークとなる超高層の国際金融・ビジネス交流、国際観光・情報発信、高度防災等の拠点整備	平成 27 年度中
大手町一丁目	三井不動産(株)	三井物産(株)と連携し、ビジネス交流、MICE機能の強化に資する多目的ホール及び世界最高水準の宿泊等の国際交流施設の整備	平成 27 年度当初
日比谷	三井不動産(株)	日比谷公園と連携した災害対応、周辺の劇場と連携した文化芸術発信、ベンチャー企業育成のビジネス連携等の拠点整備	平成 26 年中(民間都市再生事業の認定)
八重洲一、二丁目	三井不動産(株) 東京建物(株)	東京駅と空港及び地方へのアクセスを強化する大規模地下バスターミナルの整備、国際医療施設、国際ビジネス交流等の拠点整備	平成 27 年度中
品川駅周辺	東日本旅客鉄道(株)	駅前広場を介しまちと一体化する新駅の整備・他の事業者と連携し、羽田空港国際化、リニア開業、品川駅再編を見据えた国際拠点整備	平成 27 年度中
竹芝	東急不動産(株) 鹿島建設(株)	都有地の活用により新産業貿易センターと一体整備し、コンテンツ研究・人材育成拠点及び外国人居住者等の生活支援施設等の整備	平成 27 年度当初
虎ノ門一、四丁目、愛宕、麻布台	森ビル(株) 森トラスト(株)	日比谷線新駅の整備と併せ、外国人向け生活支援(居住、医療、インターナショナルスクール等)の充実、休日も賑わう都心の形成	平成 27 年度当初(虎ノ門一)、平成 26 年度末(虎ノ門四)、平成 27 年中(愛宕、麻布台)
六本木五丁目	森ビル(株) 住友不動産(株)	地下鉄駅等との交通結節機能の強化及び「都心の森」に複合MICE施設や外国人等向けの居住、文化、教育等の生活環境の整備	平成 27 年中
臨海副都心有明	住友不動産(株)	東京ビッグサイト、医療機関に近接し、保育施設や訪日外国人対応のサービスアパートメント、アフターコンベンション施設を整備	平成 27 年度中
羽田空港跡地	大田区等(官民連携)	羽田空港の航空ネットワークの活用による医療等先端産業と中小企業とのビジネスマッチング、クールジャパン情報発信等の施設整備	平成 27 年度中
横浜駅周辺	横浜駅きた西口鶴屋地区市街地再開発準備組合	外国人居住者等の生活支援に必要な保育所やサービスアパートメント等を併設した、防災・環境性能に優れた住宅の整備	平成 27 年中(容積率の最高限度の数値等の決定)

※ 地区ごとを基本として、必要に応じて分科会を設置する。

図12：現在進行中の再開発地区一覧（出典：東京圏国家戦略特別区域計画（素案）H26年10月1日、p 8）

ホンダ八重洲ビルは八重洲2丁目に存在していた。図12によれば、この地の再開発の意図は東京⇄地方、東京⇄空港のアクセス強化と、国際医療施設、国際ビジネス交流などの拠点整備とある。ホンダ八重洲ビルの跡地一帯は現在「八重洲2丁目中地区」という呼称で様々な事業者が再開発に取り組んでいる。

■ 計画概要

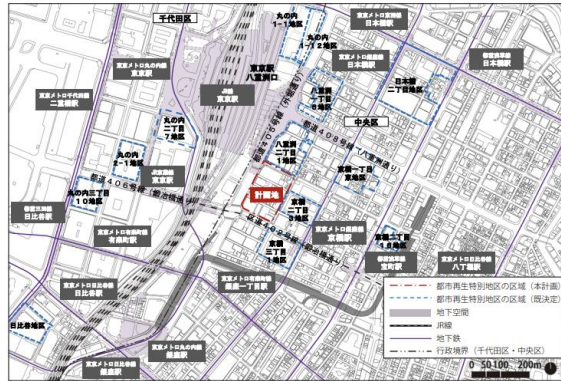
計画地の位置	東京都中央区八重洲二丁目4番、5番、6番及び7番
地域地区等	商業地域、防火地域、駐車場整備地区、日本橋・東京駅前地区地区計画
指定容積率	800%
基準建ぺい率	80%（防火地域内の耐火建築物により100%）
都市再生特別地区の区域面積	約2.2ha
計画容積率	1670%
建築物の高さの最高限度	GL+240m

敷地面積	約19,500㎡
延べ面積 （容積対象延べ面積）	約418,000㎡ （約325,650㎡）
主要用途	事務所、店舗、居住・滞在施設（サービスアパートメント等）、インターナショナルスクール、バスターミナル、駐車場 等
階数／最高高さ	地上46階・地下4階／約240m
駐車等 台数	自動車（うち荷捌き）840台 （39台） 自動二輪 35台 自転車 400台
着工（予定）	平成32年度
竣工（予定）	平成35年度

■ イメージパース（東京駅側から望む）



■ 位置図（S=1:10000）



■ 配置図（S=1:3000）



図13：八重洲2丁目中地区（ホンダ八重洲ビル跡地含む一体）の再開発イメージ

出典：三井不動産株式会社 *et al* (N/A; p2)

ホンダ八重洲ビルはどのような流れの中で取り壊されることになったのだろうか？
大きな背景としては規制改革の断行を掲げていた2013年頃の安倍政権の元で成立した国家戦略特区法と都市計画ワンストップ特例が挙げられる（[藤原, 2023](#)）。

この過程では文化財の定義に含まれる建築や名高い建築家の「作品」として喧伝される建築はその文化的・歴史的価値が認識され、一部は保存・復元が進んでいる（例：日本工業倶楽部会館）。一方、ホンダ八重洲ビルのような戦後から1970年代にかけて建設されたオフィスビルの多くは、その価値の評価とアーカイブ化が著しく遅れ記録や記憶が継承されることなく取り壊しが相次いでいる（例：旧日本相互銀行本店, 1952年）。

戦後～高度経済成長期のビルは建築の設計プロセスや実際の空間に時代背景や設計当時の理想・倫理観（経営倫理・技術倫理）を反映し高度経済成長期の企業文化や企業の姿勢を後世に伝えるポテンシャルがある。しかし、有名建築家の作品として喧伝されることがなかったオフィスビルの場合は、調査・研究されることなく解体されているのが現状だ。このように戦後企業ビルの価値づけが遅れている原因は主に2つ考えられる（※執筆者ディスカッションより）。

1. 建築評価の偏り

1 つは現状の建築史の視点の偏りである。現状の建築史の観点は建築家個人の創造性が後世の様式にどのように影響を与えたか？という視点で語られることが一般的だ（参考文献）。このような視点は、様式への影響以外の価値：社会学的価値、経営史的価値の側面が評価できないという現状を招いている。また、建築評価の視点の他に、企業ビルの価値が経済的な尺度（減価償却など）に限定されている事情があるのではないか。例えば減価償却を基にすると、築60～70年程度の戦後企業ビルは経済的価値がほぼないことになってしまう。

この現状を改善するためには、戦後のビル（モダニズム）を評価するポストモダニズム的な視点（表象文化・科学技術社会論？）や経済的な観点以外でビルを評価する評価軸や枠組みが必要である。

2. 学際研究が進んでいない

建築は本来、工法や建築法規、施主のビジョンや予算など学際的な視点で構築されるテーマである（要参考文献）。

現在価値づけが限定されている工学部建築学科以外の視点、例えば経営学や科学技術社会論や表象文化論の視点があれば、ホンダ八重洲ビルのような企業ビルの価値が取り壊し前に注目され、より時間・予算のあるなかでアーカイブが可能であったと思われる。

このように2024年現在、再開発の影響で多くの戦後企業ビルは、その価値を見過ごされ解体が進んでいる。このような状況は、建築史においてモダニズムのビルの研究資料の損失となるだけでなく、オーナー企業にとっては経営資源（経営理念や倫理観のルーツの資料）の損失となり、社会の視点では都市や街のアイデンティティーや市民の歴史・記憶の損失となる。そこで、本プロジェクトは戦後企業ビルの1つであるホンダ八重洲ビルについて、2022年11月～2023年3月までの5ヶ月間、本田技研工業株式会社の許可のもと、公益財団法人本田財団の資金提供でビルの調査・記録活動を行った。次の章では、本活動がどのように発足したか、きっかけや体制を振り返りながらテーマの新規制や活動の意義を振り返りたい。

1.4 プロジェクト発足までの経緯

本プロジェクトはモダニズム建築としてのホンダ八重洲ビルの価値を直感した、本田財団職員、ホンダ八重洲ビルの機械的な解体を惜しむ声を受け、調査記録・アーカイブの実現に動いたDesign Researcher の鈴木友里恵さんの会話からスタートした。のちに、初動として建築学的な価値評価が必要となり、東京大学で建築の解体研究を専門にしていた二瓶雄太さん（現・東京大学大学院修士学生）と建築史がご専門の大阪公立大学 倉方俊輔先生が加わり徐々に調査・研究活動としての形に成長していった。



図14：倉方先生、設計事務所M様、二瓶雄太さんホンダ八重洲ビル初見学（2023年1月7日）

活動はその後、本田技研の許可・協力と本田財団による資金提供を受け、学際的な活動に発展した。その他、専門家の招聘にあたっては民間設計事務所のM、各アーカイブプロセスにあたっては照明デザイン事務所L、都内芸術祭事務局、デザインスタジオS、銀座たてもの展（敬称略）、など社会の多くのステークホルダーに知見と制作協力をいただく活動となった。



1960年代のホンダ八重洲ビル
かつての八重洲エリアに思いを馳せる

2023年まで現役のオフィスビルとして在り続けたホンダ八重洲ビル。ガラスカーテンウォールで覆われていた1960年代の竣工当初は、今よりも透明性が高かった。夜には、開発途上でまだ暗さの残る当時の八重洲エリアにおいて、室内で働く人々の明かりをガラス越しに奪うこのビルが、浮かぶように光り輝いていたのではないだろうか。

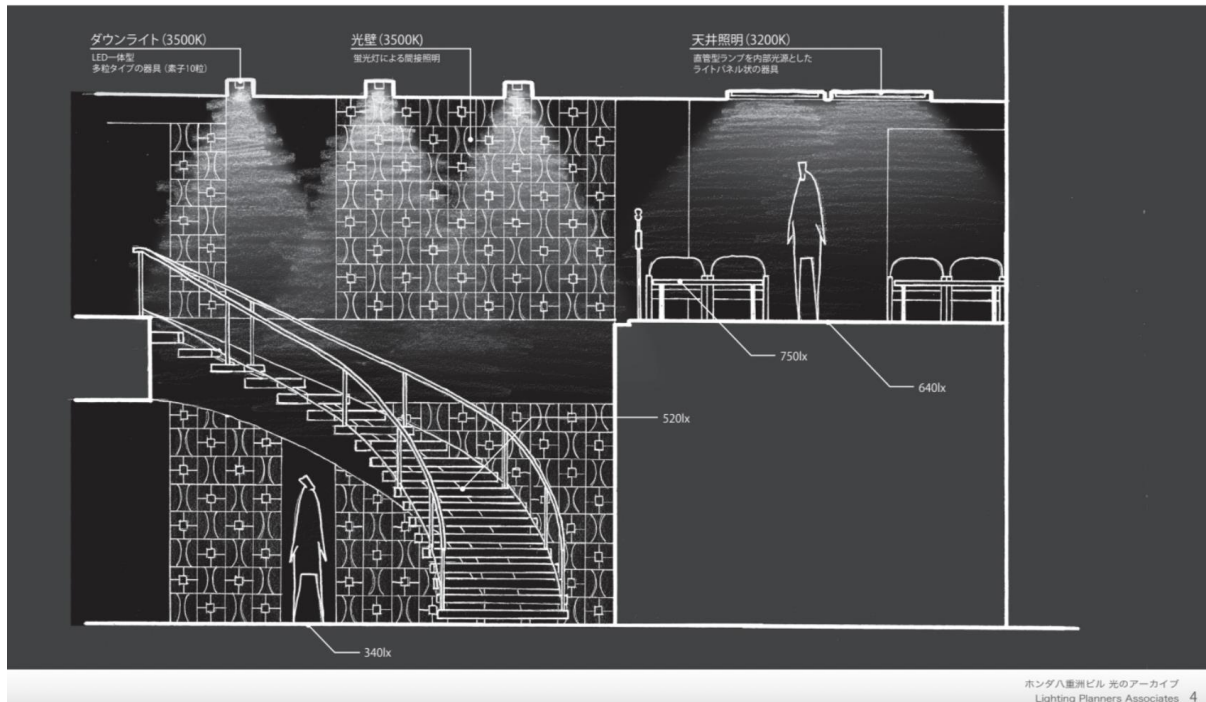


※この俯瞰写真は、当時の八重洲エリアの開発状況を参考にした。あくまでも想像によるものであり、事実とは異なります。

ホンダ八重洲ビル 光のアーカイブ
Lighting Planners Associates 6

エントランスを入ると綺麗な曲線を描いた階段に出迎えられ、その奥では幾何学的な模様が施された光壁が見える。これはおそらく竣工当初から変わらないおもてなしの景色だったのだろう。過去の改修によってペンダント照明から替わったと思われる LED ダウンライトにより、吹き抜けの1階床面照度は 340lx、階段部では 500lx 以上が確保されている。正面に見える光壁の輝度もあって、十分な明るさを感じた。

閉館時間が近づくと吹き抜け上部のダウンライトが消灯され、1階の床面で 15lx 程度、階段部でも 60lx 程度まで照度が落ちる。それでも暗すぎるという感覚はなく、光壁の格子から優しく光が漏れ出る光景がとても心地よかった。



二階は、ライトパネル状の天井照明やダウンライトといった、オフィスとしては一般的な照明器具による空間となっている。照度は床面で500～700lxと、作業などを行わない応接スペースとしては少し明るめの印象。
唯一の窓が非常に奥まった位置にあるためにあまり自然光が中まで届かず、室内の明るさに慣れてしまうと、夜の訪れにともない暗くなっていく様子はあまり感じることができない。
エントランス空間を含め全体的な色温度は3200～3400Kとなっており、LED光源の照明器具に置き換わった後でも、白色蛍光灯の色味に近い光が選定されているように思われた。

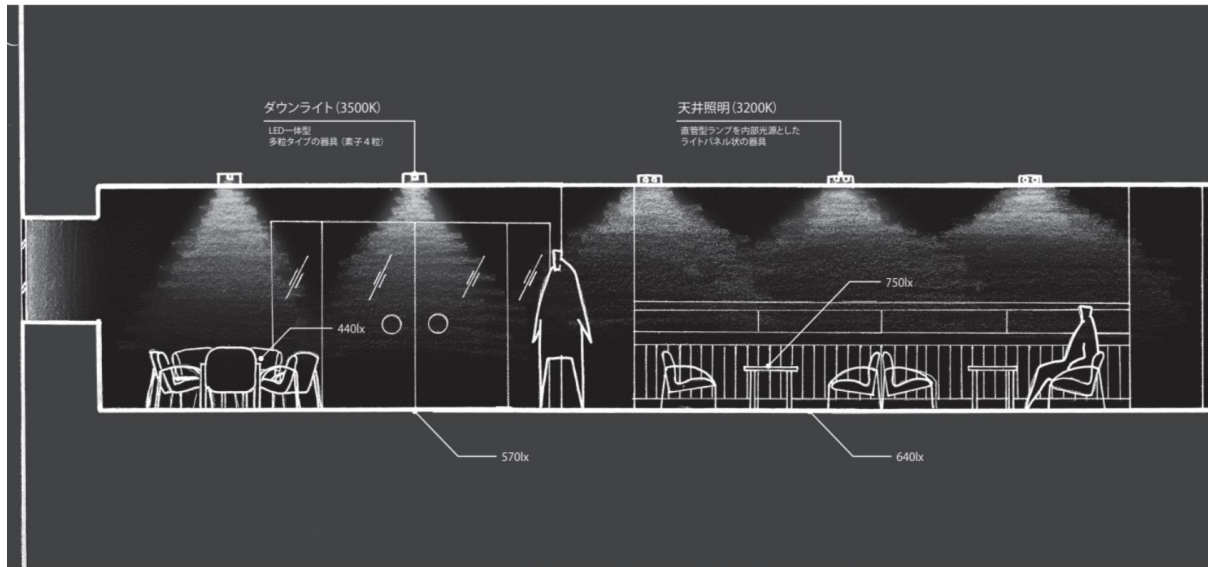


図15：1枚目）照明デザイン事務所L様 訪問風景（1F化粧ブロック裏側の自然光の光のシステムを調査），2枚目）1960年代のホンダ八重洲ビル夜景想像図（※1960年4月社報掲載の鳥瞰図を元にイラストで再現。Lighting Planners Associates作図，公益財団法人本田財団蔵），3～4枚目）ホンダ八重洲ビル閉鎖前の照明システム1F・2Fスケッチ（Lighting Planners Associates作図，公益財団法人本田財団蔵）

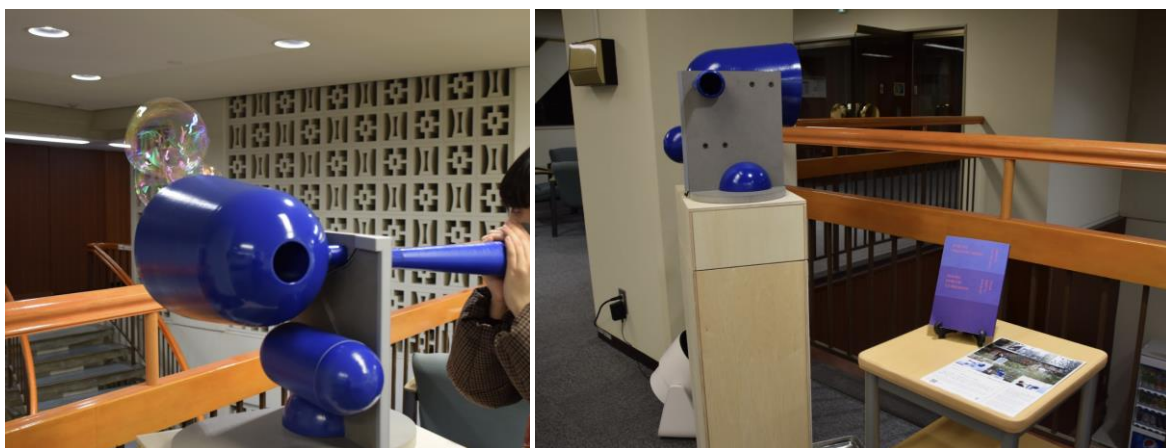


図16：STUDIO POETIC CURIOSITY『Wind Whisperer』展示風景

※2022年12月、（公財）本田財団45周年を記念し、ホンダ八重洲ビル内でアート作品の展示を行った。

1.5 現代企業ビルアーカイブの新規性

国外に目を向けると、持続可能性や歴史研究の流れから、戦後建築の研究やアーカイブの枠組み作りが進んでいる。例えばオランダでは、TU Delft において、戦後のビルのアーカイブに関する枠組みや手法についての合意形成や研究が大きく進展し、修士講座の解説も実現しているようだ([TU Delft, N/A](#))。

ホンダ八重洲ビルのような建築家の作品として喧伝されることのなかった戦後オフィスビルについては研究課題の探索の段階から研究の余地が多いにあると思われる。本レポートに取り扱うホンダ八重洲ビル調査・研究活動の報告もまた、今後日本国内における戦後建築アーカイブの取り組みを後押しするだろう。

1.6 調査手法：

1.6.1 ボトムアップと構築性

今後建築家の作品として喧伝されることのなかったオフィスビルを調査・研究しようとされる方の参考となるべく、本章ではホンダ八重洲ビル調査・アーカイブ活動の思考の過程を記述する。活動当初、学術的・知識的に空白であったホンダ八重洲ビルの建築史的・社会的価値やアーカイブの考え方、枠組みについてどのように学術的・知識的に空白なものの性質を捉え、アプローチしたか考え方や参考にした情報・資料を紹介したい。

ホンダ八重洲ビルの調査・研究プロジェクトはボトムアップで構築的な形で始まった。理由は2つある。まず、所有者である本田技研には当初、調査保存やアーカイブに関する具体的な予定がなかったため、業務としての建て付けや枠組みが存在しなかった。また、もう1つの問題としてプロジェクト発足から解体までの時間が5ヶ月と短い中で、調査研究やアーカイブ活動をしなければならない、実現のために使える手段を取らなくてはならないという性質もあった。そのため、アーカイブの実践についてはプラグマティズム（限られた時間の中で発生している課題を乗り越えられる手段を採用する）という態度で実践していった。アーカイブの実践・手法開発ではMixed Method（定量・定性、アクションリサーチ）の手段をとっている。

次に、プロジェクトが構築的に進んだ背景として、現代企業ビルという先行事例の少ないテーマに取り組んだため、活動の手法が定式化されていなかったことが挙げられる。このため解体まで変わり続ける状況の中、活動の目標を時間ごとに自ら設定し、必要に応じ

て修正しながら進める方式を取らざるを得なかった。既存の手法や先行事例を参考にしつつも、ホンダ八重洲ビルという特有の文脈にどう既存手法を適用するか、また、参考事例のない部分ではどのような新しいアプローチを導入すべきか、常に模索しながらの活動となった。まず何かしらの一步を踏み出して社会や関係者からの反応を拾い、その反応を元に新たな方向性や目的を多様なステークホルダーと話し合い抽出して、構想を修正し新たに目的や目標を構築し直す（そしてこれを実践の形が出てくるまで繰り返す）という構築主義的なアプローチを採用した。

アーカイブ・保存手法開発のためのアクションリサーチ

アクションリサーチは、実践的な問題解決もしくは目標となる望ましい状態に向けて変革していくことを目指した実践と研究を行うもので、研究者が現場に入り込み、当事者と協力しながら問題解決を図ったり研究することがアプローチの特徴である。問題の発見、計画立案、実行、評価、修正を螺旋状に繰り返し、評価の段階で科学的な手法で知見を創出することが主なプロセスだ。

本研究プロジェクトにおいて、アクションリサーチは、外部から参加した研究者と、八重洲ビルの解体を取り巻く多様なステークホルダー間で未達の調査・研究、アーカイブ手法の開発、アーカイブの実践における協働を促進し、彼らの視点と知識を積極的に交換して実践や理論に繋げることを可能にする。この手法は、前例のない企業ビルのアーカイブ化において、社会的・文化的価値の再評価という実践的課題に取り組む上で理想的である。

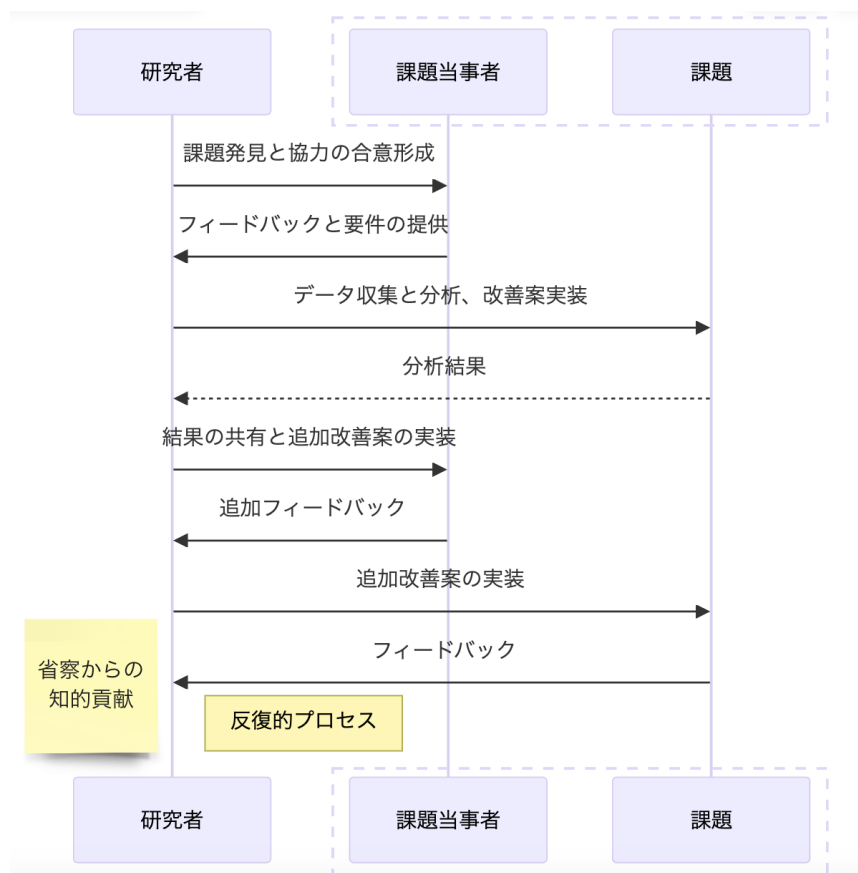


図17：アクションリサーチのシーケンス図

本プロジェクトでは、アクションリサーチとリサーチスルーデザインの組み合わせを通じて、無名の建築家による企業ビルのアーカイブ化に関する新しい枠組みと方法論を探求した。このアプローチは、ビルの価値を多角的に捉え、その意義を再評価するための有効な手段を提供し、未来の都市開発や建築設計に対する貴重な洞察をもたらすことを目指した。

2.0 調査・活動結果

2.1 都市工学・都市計画（都市再開発とビル解体）

2.1.1 都市の歴史的変遷とビルの位置づけ

A. 1590年以前～家康の江戸入城、自然状態の浅瀬から人為が加えられた埋立地へ

現在の八重洲は首都の鉄道輸送の中心、東京駅を前にして東京ミッドタウン、ヤンマービル、グラン東京サウスタワーといった超高層オフィスビルが目に飛び込んでくる。しかしその歴史を振り返ると、意外にも人の手が加えられたのは1590年の徳川家康による江戸城入城である。それ以前には現在の丸の内側が「日比谷入江」と呼ばれる浅瀬の海が広がっており、一方の八重洲側は「江戸前島」と呼ばれる砂が堆積した半島で自然状態の豊かな浅瀬が広がっていた。

登戸浦



図18：富嶽三十六景 二拾五 登戸浦（のぼとうら）

1606年、天下普請によって日比谷入江の埋め立てが行われ、現在の丸の内地区が形成された。江戸城より西側の丸の内は譜代大名の上屋敷が軒を連ねる武家地として発展し、一方東側の現在の八重洲地区は町人地として計画された。

B. 職人の移住、江戸から続く庶民のテクノロジー街としての八重洲とホンダの店構え

「八重洲」という地名はオランダ人航海士で朱印船貿易家のヤン・ヨーステンが豊後国に漂着した後、馬場先門に屋敷を構え、「やよす河岸」という名で知られるようになった。しかし、八重洲という地名は、もともと現代の東京駅の西側、つまり丸の内に含まれていた地域であったことが指摘されている。八重洲地区は川にいく

つかの門が設けられ、町人たちは徐々にこの地へ移されていった。外濠の外側には「城辺河岸」と呼ばれる市場が成立し、商工業者の集住地となった。

特に材木関係の職人が集住した榎町、檜物町、桶町、大工町などの町名は、この地の歴史を物語っている。ホンダ八重洲ビルのホンダ倶楽部には今も榎町町内会の冊子が所蔵されており、江戸時代からの地名の地域交流が想像できる。戦後、軍や政府といった権威のものであったメカニカルエンジニアリングの技術を民間で発展させ工業社会を代表する企業に成長したホンダが、丸の内ではなく町人・工の身分らが集った八重洲に本社を構えたことは街の歴史に息づく市民と技術の関係性、その街のアイデンティティの継承者としてのホンダ、街の歴史と企業の関係性に想像をめぐらすことができる。

C. 八重洲の変化：銀座大火による江戸の街並みの終焉

江戸時代、職人の移住だけでなく東京の現在の八重洲地区は、大根河岸と呼ばれる青果市場があり、築地市場が開設される昭和初期まで繁栄した。この時期は、市場機能が地域社会の経済活動において中心的な役割を果たしていたことを示している。このような江戸から続く庶民の街並みとしての八重洲にピリオドが打たれることになる。1872年の銀座大火による一帯の消失である。この街のスケールでの建物の焼失は生活の延長で家一軒、街一ブロックというスケールではなく、東京全体というスケールで都市計画（グランドデザイン）をする機会を意図せず与えることとなった。1888年、東京市区改正条例が公布され、官設鉄道（現・東海道本線）の新橋駅と日本鉄道（現・東北本線）の上野駅を結ぶための鉄道と東京駅の建設が決定された。この計画の一環として、ドイツ人技術者ヘルマン・ルムシュッテルが高架線の設計と環状鉄道（現・山手線）の原案を提示した([三井住友トラスト不動産, N/A](#))。1923年の関東大震災は、この地域にさらなる被害をもたらしたが、これらの出来事は東京の都市開発と公共交通の発展において重要な節目となった。

D. 八重洲の変化：東京駅前・八重洲の誕生、関東大震災、東京大空襲による焼失、そして復興

1929年には東京駅の東側に改札口が開設され、西側が「八重洲町口」、東側が「八重洲橋口」と名付けられた。町名再編成により、「八重洲町」が「丸の内二丁目」に変更され、「八重洲」の地名が消滅した。しかしながら、「八重洲橋口」が「八重洲口」に変更され、拡幅によって「八重洲通り」が命名されたことで、東側を「八重洲」とする地理的雰囲気が醸成されていった。1945年の空襲による一帯の被災は、地域の風景を一変させた。戦災残土処理のため、外濠や京橋川の埋め立てが行われ、こ

これらの水域は現在の外堀周辺の道路へと変貌した。1948年以降、丸の内側の多くのオフィスビルが連合国軍最高司令官総司令部に接收されたことで、企業の多くが八重洲に拠点を求めた。これにより、八重洲側の乗降客数が一時的に丸の内側を逆転し、地価も暴騰した。これらの変化は、八重洲の開発を促進した。

E. 戦後高度経済成長の舞台としての八重洲、庶民のテクノロジー街のDNAを継ぐHONDAと八重洲の関係性

1954年には正式に「八重洲」が町名となり、鉄道会館ビル（新八重洲口駅舎かつ大丸デパート）が竣工し八重洲口のランドマークとしての地位を確立した。このような戦後からの復興がすすむ雰囲気の中で1960年、ホンダ八重洲ビルが竣工することになる。江戸庶民の商業・テクノロジー街としての八重洲、幾度の焼失の中復活していく街としての八重洲、戦後民間・テクノロジー企業が軒を連ねた街としての八重洲は2023年、八重洲2丁目の再開発により一度その歴史を閉じた。

F. 江戸時代から続く大衆向けの技術者集団・職人街としてのDNA

前述の通り、大名屋敷であった丸の内側と対照的に八重洲の地は江戸時代以来一貫して庶民のための道具を作る職人の街であった。明治5年の大火で丸の内側が明治政府の要請により財閥に買い取られ開発される一方、戦後まで八重洲側は技術を持った多様な個人や商店・会社が軒を連ねている。実際、戦後の八重洲2丁目にはヤンマー、鹿島建設、本田技研工業など大衆向けの技術者の企業が本社を構えていた。

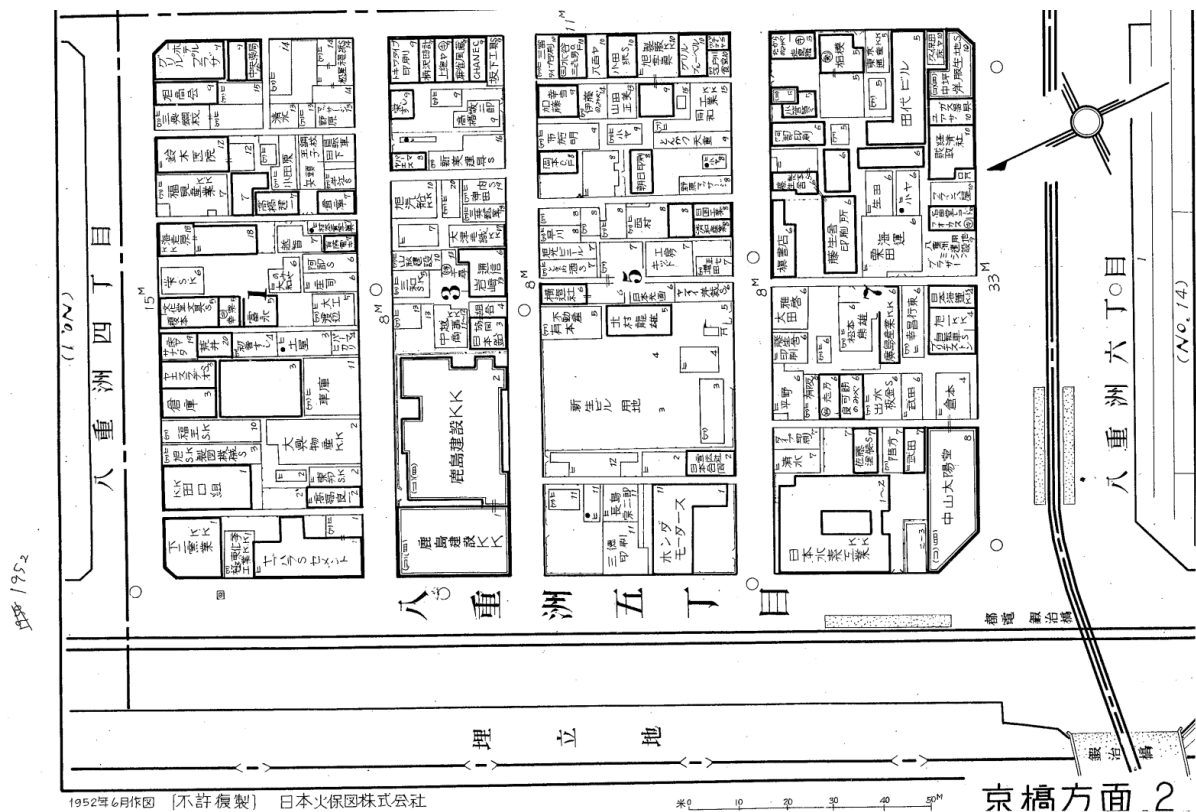


図19：1952年のホンダ八重洲ビル周辺

(近隣には後にホンダ八重洲ビル建設を請負うことになる鹿島建設始め、民間のために技術を扱う会社が軒を連ねた。)(出典：日本火保図株式会社, 1952年6月作図)

G. 東洋一の給油所・八重洲SSとホンダモーター

Hondaが東京営業所を設置した2年後の昭和27年(1952年)、向かい側に当時としては東洋一の規模と設備を誇る給油所が誕生した(通称・八重洲SS)。

「このガソリンスタンドは、国産車にも給油してもらえるのですか？」八重洲SSを運営した垣見油化株式会社公式サイトでは、当時のスケール感を物語るエピソードとして給油所を目の当たりにしたお客様の声をこのように紹介している。当時の人々にはそれほど国内に類を見ない最新設備であったのだろう。八重洲SSは開所時点で、大きさは東洋1の呼び声高く、日本で初めてSSでのチェーンナップ室やオートリフトをダブルで設置した [\(垣見, N/A\)](#)。

外堀通りを挟み、一方には東洋一の給油所八重洲SS、向かい側にはのちに戦後を代表するモビリティ企業へと成長するHonda。2つの企業が軒を連ねたこの地は、戦後

から高度経済成長期にかけて、日本のエネルギー産業・モビリティ産業の発展を象徴する特別な場所となっていく。



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

八重洲SSは当時の国鉄が所有していた「東京駅前八重洲埋立地（図19：1952年頃のホンダ八重洲ビル周辺に記載の「埋立地」）」を日石が賃借しSSを建設 昭和27年（1952年）5月より営業を開始した。

垣見油化株式会社公式サイトによれば、当時の八重洲はハード以外の数字でも日本初を記録した（*ibid*）。ガソリン販売月間200KLも、SSでのタイヤ販売も八重洲が最初、ホンダ八重洲ビル竣工5年後昭和40年代にはガソリン販売が400KLを越え、近くの鍛冶橋の交差点まで車が並んでいたという（*ibid*）。

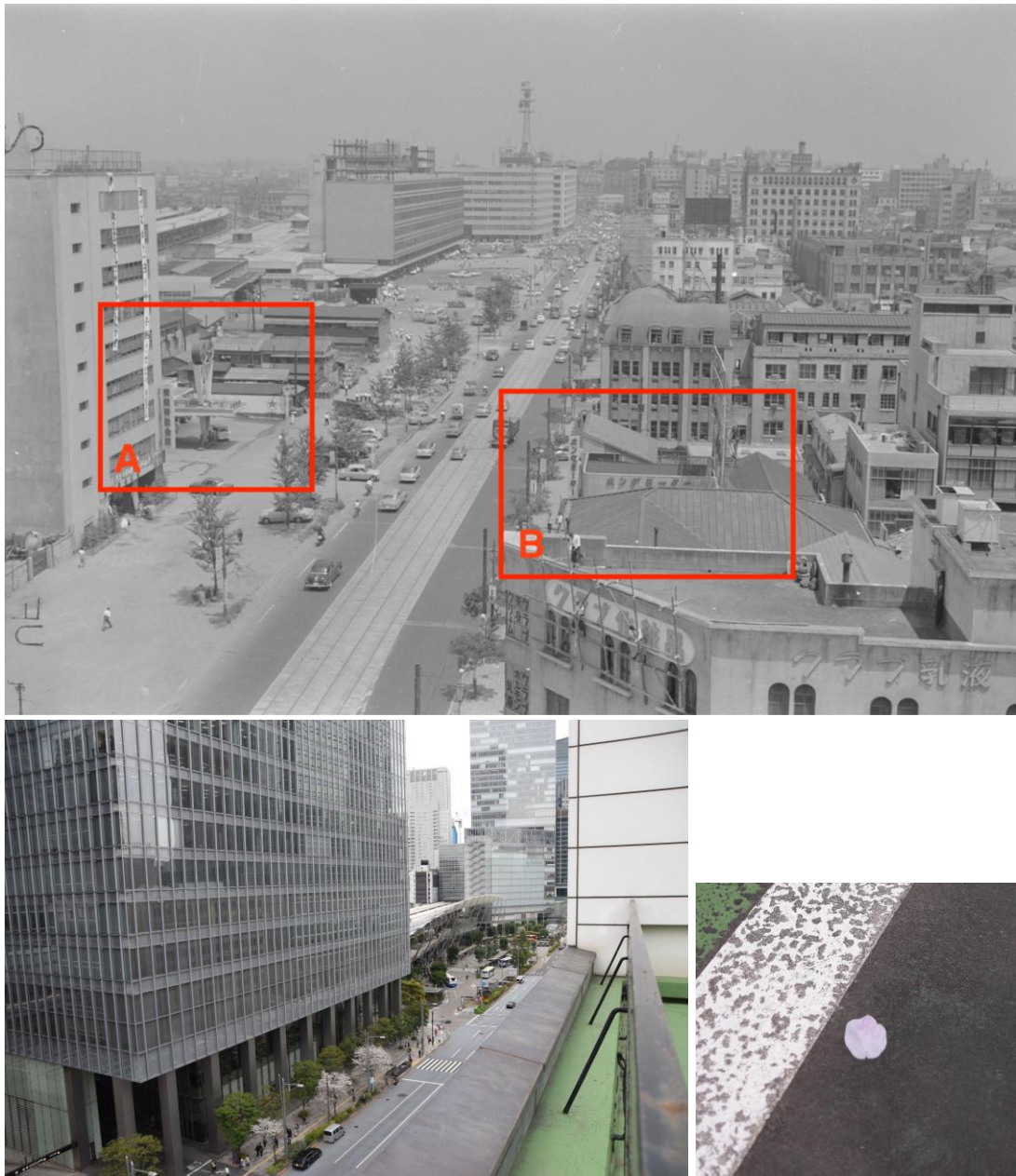


図20：1枚目）銀座方面から八重洲SS（A）とホンダモーター（B）を望む、2枚目）2023年3月閉鎖前のホンダ八重洲ビルからかつての八重洲SS（現・グラントウキョウサウスタワーを望む）3枚目）ホンダ八重洲ビル屋上に届いた桜の花びら。

ホンダ八重洲ビルと前身のホンダモーターの建物（上記写真内B）のファサードは銀座方面を向いている。p6で言及する通り、銀座方面から八重洲方面へ向かう人々へ一定の広報効果を持ったものと思われる。

垣見油化株式会社の記録が正しければ、1965年頃、八重洲SSのガソリン販売月間が400KLに達し、ホンダ八重洲ビルが目の前に立っていた頃には図20、1枚目の手前にある鍛冶橋交差点まで給油待ちの車の列が続いていたことになる。Hondaが四輪事業に参入したのは1963年、歩行者だけでなく銀座方面から八重洲SSを目指し

て給油に来た乗り物のオーナーに最新鋭のホンダ八重洲ビルとHondaのロゴが目に見え、焼きついたことだろう。



図21：1963年6月16日～八重洲SS前・ホンダ八重洲ビルに掲げられた四輪車生産開始の巨大な垂れ幕。

東京営業所設置以前から、八重洲という立地にどこまでHondaの経営戦略や広報戦略が意図的に託されていたか、定かではない。一方で、初めて東京営業所を設立した昭和25年（1950年）の2年後（1952）に当時東洋一の給油所・八重洲SSが目の前に竣工し、その約10年後、1963年にHondaは四輪事業に参入、八重洲SSのガソリン販売量は1965年頃ピークに達した経緯は、立地に対して偶然以上の意図を期待させる。本レポートはホンダ八重洲『ビル』の建築史的・社会的価値の空白にフォーカスするため、周辺立地とビルの関係性の考察は本章の八重洲SSを言及することに留める。一方で、過去のアーカイブから未来をどう作るかという話において、ホンダ八重洲ビルが社会やHondaに果たした役割の本質に迫るには、1つの建築を超えた都市や産業の歴史という広い視野から社会＝同ビルの位置付けを考察することが今後必要になると思われる。

H. 補足：銀座～八重洲と藤沢武夫

ホンダ八重洲ビルの立地は創業期のHondaの方向性にある程度影響したはずである。具体的な記述は限られるが、1つ例をあげるとするとホンダ八重洲ビルに勤務し、藤沢武夫氏の元で広告業務に従事した坂崎善之氏のようにこのような記述がある。

藤沢副社長の出勤は、なかなか粋なものであった。六本木四丁目（元・赤坂福吉町）の家から羽織袴の和服姿でぶらりと出ると、氷川神社の右手前から坂を下って六本木通りへ出る。赤坂二丁目から虎ノ門、新橋、銀座、京橋と言いつつ人や流れる車、商店の店先などを観察しながら、藤沢は歩いて会社へやってくることもあった。途中、足に疲れを覚えればタクシーを拾うか、喫茶店に入り好きなものを口にする。デパートや本屋によることもあれば、レコードショップを除いたりもした。藤沢は一人の消費者の視点から、五体を感じる街の空気、市場の風の中で経営や商売を考えようとしていたのであろう([坂崎善之, 2003; p31-32](#))。

1. 銀座と共同設計者 齊藤寅郎

共同設計者の1人、齊藤寅郎は銀座百点への寄稿もあり、八重洲と地続きの銀座との縁もあるようである。「銀座をタダで飲む方策〜Gさんの銀座遍歴〜」と題された銀座百点の寄稿には、ジスイズジャパン編集長という齊藤氏の紹介とともに、氏の古い友人で設計・改造の技能を持った方の銀座でのエピソードが紹介されている([齊藤, N/A](#))。

2.1.2 調査・研究・アーカイブ結果の都市のアイデンティティーや記憶保存への活用

A. 都市の文化的アイデンティティーの視点から見た重要性

再開発において、単に新しいものを建設するのではなく、歴史的・文化的価値を持つ建築の保存や、建物自体が持つ物語を後世に伝えるアーカイブ活動は今後ますます重要視されていくと思われる。特に、歴史が保存されやすいエスタブリッシュメントの建物だけでなく、市民が生活した街の物語を後世に伝えていくことが都市の文化的価値や歴史的価値をあげていく上で重要である（関東大震災では、市民の生活史の保存にあまり焦点が当てられず、当事者からの不満から「考現学：Modernology」という新しい学術分野が誕生した）。このような取り組みは、都市の歴史的背景や文化的アイデンティティーの保存に貢献し、対外的な都市の魅力を高めることにもつながる。

2.1.3 アーカイブ情報を活用した都市計画の意思決定

従来のアプローチでは、都市部の再開発やアーカイブ作業に際して、単に古い建物を取り壊し、新しい建物を建てるという方法が取られがちだった。しかし、現代の都市開発では、資源循環、法規、思想、文化など、より幅広い視点からビルのアーカイブや解体の方法に注目が集まっている。このような変化は、持続可能な開発目標や環境負荷の低減を目指す都市設計の流れの中では避けられないことである。

A. 環境負荷から見た重要性

また、近年の建築は建物のエネルギー効率の改善や、リサイクル可能な材料の使用、都市部ではグリーンインフラの整備など、持続可能な資源利用や環境負荷低減に向けた技術的な取り組みの重要性が高まっている。解体については、建物の解体時に発生する廃材の適切な管理や再利用、再開発エリア内でのエネルギー自給自足システムの構築などが含まれており、すでに取り組まれている。

B. Sustainability から見た重要性（要編集）

加えて、持続的な都市設計では、都市部での資源循環を促進することも重要な要素である。例えば資料「Urban sustainability issues - What is a resource-efficient city?」に示された内容を鑑みると、東京都心部の再開発やHONDA八重洲ビルの建築アーカイブプロジェクトにおいても、これらの持続可能な都市設計の原則を取り入れることが重要であったと考えられる。このような取り組みにより、都市の長期的な価値を生み出し、持続可能な未来に向けた都市開発の推進が期待でき、都市の居住性の向上、環境への負荷の軽減に寄与すると考えられる。また、このようなアーカイブ活動の波及は市民や地域社会の解体プロセスへの参加を促し、都市開発における意識の高まりを促すことも期待される。

2.2 建築史

2.2.1 時間の中での変遷を示す5つの数字

本稿ではホンダ八重洲ビルを、建築史の観点から捉えたい。ただし、建築の意味は、竣工後の増築や改修、使われ方の変化を通じて建築物が存在し続けたことによって、維持されると共に変容しただろう。最初に5つの象徴的な数字を通して、時間の中での変遷を概観したい。

1960年に、ホンダ八重洲ビルは本田技研工業株式会社の本社機能を持つ建物として、東京駅八重洲口に近い場所に新築された。構造は鉄筋コンクリート造で、地上9階、地下2階建てだった。

1970年に、ビル閉館時までの規模が成立した。東側の隣地を購入し、階高を共通させ、廊下を接続させて、そちら側に増築を行った。これによって外堀通りからの奥行きが長くなり、平面の形状はそれまでの長方形からL字型に変わった。

1980年に、外装の大規模改修が実施され、竣工時からの外観の印象が大きく変化する。ビルが人通りの多い場所にありながらも、従来それほど古い建物と認識されていなかったのは、この大規模改修によるところが大きいだろう。それ以前の1974年には本社機能が原宿に仮移転し、入れ替わる形で関連法人などがビルに入居した。1977年に創設された本田財団もその一つである。1985年には現在の本社であるホンダ青山ビルが竣工している。

1998年に、大規模な耐震改修が完了した。斜めに走る補強用部材が追加され、室内の面積が減少するなどしたが、この1995年に発生した阪神淡路大震災を受けて果たされた強靱化によって、その後の東日本大震災などを経てもビルは安全に機能を果たし続けた。

2023年に、ホンダ八重洲ビルは閉館となった。その際に行われた調査がこのレポートを成立させている。このビルの意味が考えられることは、1960年の竣工以来、無かったのである。

2.2.2 初めて光が当てられた4つの理由

その経緯を概観しただけでも、ホンダ八重洲ビルの特徴の一つが、解体を通じて初めて光が当てられたことにあるのが分かる。世界的企業の発展を支えたビルであるにもかかわらず、また後に触れるように特徴的な意匠を有しているにもかかわらず、また高度成長期の早い時期のものとしては今や都心部で貴重な建物であるにもかかわらず、である。

建築への注目度が低かった理由は、いくつか考えられる。

1つには、竣工時に雑誌発表がなされていないこと。当時の建築専門誌として『新建築』『建築文化』『国際建築』などがあるが、ホンダ八重洲ビルは、そのどれにも掲載されていない。特に昭和戦後を中心とした時代には、紙媒体による建築専門誌が、建築界の動向とされるものを形成する大きな力を持っていた。雑誌で発表するかどうかは、設計者の意志やクライアントの意向なども関わり、作品の優劣と対応するものではない。ホンダ八重洲ビルに関する事情は不詳だが、当時の建築専門誌に掲載されなかったことで、知名度が低かったのは事実だろう。こうした状況は、私たちが当時のジャーナリズムの枠内でしか過去を見ておらず、歴史的と言える視点に至っていないのではないかという反省を促すものでもある。

2つ目には、先ほど述べたように1980年に実施された大規模改修によって、外観が大きく変化したこと。その際に選択された外装は5年後に竣工するホンダ青山ビルとの類似性も見られて興味深く、古く見えなかったことはリフォームの成功を物語っているが、今回のレポートにつながる動きがなければ、誰にも知られずに消滅する姿となっていた。建築界においても、第二次世界大戦後に成立した建築の価値に光が当てられ始めるには1990年代後半を待たなくてはならない。そのはるか以前の1980年に外観が変貌したことで、建物が物理的な存続を果たした一方、1960年の要素が内部に保持されていることに気づかれることはなかった。

3つ目には、企業が自らの歴史と建築とを関連づける行為が、現在の日本では十分に行われていないこと。そもそも、本社や事務所にしても、生産施設にしても、それをどこに建設するかは企業の思想と関わっているのではないだろうか。ましてや、それがどのようなものであるかは、社員や社会に対して、どのような目標に向かって企業を動かしていくのかを物語るに違いない。その点で、建築はその設計者が有名か否か、見た目のデザインが変わっているか変わっていないかに関わらず、クライアントである企業にとって重要なものではないだろうか。そこには今はなき人の思想も固定化され、未来に続くアイデンティティを考察する大事な手がかりになるはずだ。ホンダ八重洲ビルという存在が社の内外から等閑視されていたという事実は、さらにより良い状況に向かうための出発点として認識すべきだろう。

4つ目に、設計者が必ずしも有名でないことが挙げられる。ホンダ八重洲ビルに関わった2人の設計者は、時代と深く関わる個性的な人物だった。しかし、現在の建築界でとても有名とされていない人物だったことが、解体の状況に至るまで調査されないという結果につながったことは確かだろう。続く節から再考することにした。

2.2.3 個性的な2人の設計者

ホンダ八重洲ビルを設計したのは、斎藤寅郎と中山克巳の両名である。

斎藤寅郎は1902年に東京で生まれた。浜口隆一という、戦後の建築ジャーナリズムの中心的存在として活躍した人物がいる。斎藤が1971年、68歳で没した際に、14歳年下の浜口は斎藤を「建築ジャーナリストの先達」と称した([新建築 1971; p111³](#))。「斎藤寅郎氏は戦前・戦後を通じて、建築出身のジャーナリストとして輝かしい活躍をした。建築出身のジャーナリスト・建築ジャーナリスト・建築ジャーナリズムの人—という3つのカテゴリーを区別してみると、斎藤さんは、そのどれをもカバーしていた。そしてもうひとつ建築家ということも」と書いている。

斎藤は1930年に、早稲田大学理工学部建築学科を卒業した。当時、学生の大部分が設計事務所や建設業界に就職した中、斎藤は例外的に東京朝日新聞社に入社し、社会部に籍を置いて航空関係の取材を始めた。1940年に創刊された『航空朝日』の編集長、翌年に創刊された『科学朝日』の編集長を戦中から戦後にかけて務め、1954年に創刊された英文の年刊誌である『This is Japan』編集長を1966年まで務めた。斎藤は元来、飛行機が好きで、大学の卒業計画のテーマは「東京航空港東京朝日格納庫案」だった。英語にも堪能だった ([高杉, 1973; p153⁴](#))。斎藤の技術面も含めた国際的な視野の広さが、浜口の言う「建築出身のジャーナリ

³ 『新建築』1971年4月号p.111

⁴ 高杉造酒太郎『建築人国雑記』日刊建設工業新聞社事業局、1973、p. 153

スト」としての華々しい活躍を支えたと考えられる。『This is Japan』では各地の観光名所、電化製品、自動車などに加えて、建築も多く紹介されている。

「建築ジャーナリスト」としても、1930年に朝日新聞社に入社して以降、社会面に当時は珍しかった建築の記事を掲載する他、その頃の建築ジャーナリズムの中心的存在だった『国際建築』をはじめ、『建築紀元』や『建築紀元』などに寄稿を行った。1933年から36年に日本に滞在したブルーノ・タウトへの取材も確認される。1930年という年は、新しいデザインの模索が一段落し、現在で言うところの「モダニズム建築」（当時は「国際建築」や「新興建築」などと呼ばれていた）が将来の建築潮流の主調であるということで、建築界ではほぼ意見の一致を見るようになった時代である。斎藤はそうした変わり目の最初の世代として、世に出た。ここでも彼の技術への関心と語学力が、媒体を朝日新聞社に限らない活動を後押ししたと思われる。そうした活動は1945年の敗戦直後から再開され、編集長を務めていた『科学朝日』で「住宅建築の現在と将来」（1949年7月号）と題する座談会を企画した他、日本建築学会の機関誌である『建築雑誌』、『主婦と生活』などにも記事を寄せた。戦後、より民主的で広範な建築ジャーナリズムを希求する建築界の潮流の中で、一般のジャーナリズムに籍を置くという立場が有利に働いた部分はあるだろう。設計者としては、戦前からいくつもの住宅を設計し、建築専門誌に掲載されている。このように専門的な実践を行っていることは、逆に一般ジャーナリズムの中において、斎藤に他に代えがたい位置を与えたに違いない。

三番目に浜口が「建築ジャーナリズムの人」と称したのは、例えば、朝日新聞社の社友として建築分野の人びとに賞が与えられるように「タイミングの良い効果的な動き」をしたからだった。斎藤はさまざまな場所に出入りするジャーナリストの機敏さで、建築分野と社会の価値とをつなげた。ホンダとの接点もまさにそうしたものだ。『ホンダ社報』1959年9月号のインタビュー記事において斎藤は、本田宗一郎の名は戦前のアート商会浜松支店時代に伺った気がするが、直接の接触は戦後に『科学朝日』の記者から紹介されたことだったと語っている。その後、本田宗一郎から会いたいと連絡を受け、藤沢武夫を含めて交流するようになり、ホンダの工場や事務所に関わり始めたことが伺える([Honda, 1959](#))。

もう一人である中山克己は1901年、東京で生まれた。1927年に早稲田大学理工学部建築学科を卒業した。同年、銀座の和光（1932年）などの設計で知られる渡辺仁の建築設計事務所に入所し、日本劇場（1933年）の設計主任などを務めた。1937年に退所し、翌年から満州にわたって設計活動に従事した後、1948年に中山克己建築設計事務所を設立。その後、日本におけるガラスカーテンウォールのはしりとなった大和証券ビル（1956年）、先端的な民間集合住宅だった原宿セントラルアパートメント（1958年、佐藤茂次と共同）、愛知県体育館（1962年）、小松ビル（1966年、増沢洵と共同）などを手掛けた。1964年の東京オリンピ

ックに際しては、施設特別委員会副委員長として各施設の企画、設計者選定、監理などに活躍し、日本建築学会特別賞を受ける。1972年の札幌冬季オリンピックにおいても組織委員を務め、真駒内屋内競技場（1970）の設計を担当した。1978年に代表取締役を息子に譲り、1987年に85歳で逝去した。

1901年生まれの中山に近い生年の建築家を挙げると、戦前のル・コルビュジエに師事し、坂倉準三建築研究所（現・坂倉建築研究所）を主宰した坂倉準三（1901～69）、関西を代表する建築設計事務所の一つである東畑謙三建築事務所（現・東畑建築事務所）を設立した東畑謙三（1902～98）、戦前からモダニズム建築の流れをリードし、都市再開発に強みを持つ現在の株式会社アール・アイ・エーを創始した山口文象（1902～78）などとなる。これらの建築家に比べると、中山に対するこれまでの言及は乏しいが、彼らと同じく、第二次世界大戦前に設計の経験を開始しながら、特に高度成長期におけるモダニズム建築を、民間の実践的な立場から牽引した一人であることは間違いない。

斎藤と中山は早稲田大学附属高等学院に入学した時に会い、それ以来、友人だった。斎藤は1963年から中山克己建築設計事務所の顧問を務めた。1967年に竣工したブルーチップスタンプ池上配送センターは、斎藤寅郎建築研究室と中山克己建築設計事務所の連名で発表されている。

ここまでホンダ八重洲ビルを、設計者である斎藤寅郎と中山克己から捉えてきた。分かったのは、以下の点である。

- 斎藤寅郎は建築界とジャーナリズム界の双方に属していた。そうした稀有な存在であったことが、1950年代という早い時期に、ホンダと建築との接点を生んだ。
- 中山克己は高度成長期におけるモダニズム建築を、民間の実践的な立場から牽引した日本の代表的な建築家の一人であり、斎藤寅郎と大学予科時代からの友人だったことから、ホンダ八重洲ビルへの参画が実現した。
- 斎藤と中山は立ち位置が異なりながらも、第二次世界大戦後、現在では世界有数の建築家の輩出国として知られるまでになった日本のモダニズム建築の経歴を理解する上で重要性を持つ人物とみなせる。

しかし、これまでの言及は両者ともに乏しく、ホンダ八重洲ビルに対する考察は、この点を是正するものとなる。加えて、両者ともに第二次世界大戦前に開始されたジャーナリストおよび設計者としての経験が、戦後の活躍の基盤になっており、それらが合流して生まれたホンダ八重洲ビルの中に、第二次世界大戦前後の継承点と断絶点が読み取れる可能性がある。

2.2.4 建築が意味するもの

ホンダ八重洲ビルの大きな特徴は、ラーメン構造と呼ばれる鉄筋コンクリートによる柱梁一体の構造体が可能にする平面構成の弾力性を内外空間の透過性に生かし、立面意匠の自由を都市のランドマークとして見られることに寄与させたことにある。

これらを機能的に捉えれば、平面構成の弾力性は、1960年のビル竣工後の会社の発展に伴う機能変化を可能にした。これは「室内に柱のないオープンシステム」という言葉で、竣工当時から述べられていた新しさである。また、壁体が構造を負担していないことによる立面意匠の自由は、1980年に外装を当初のガラスカーテンウォールから大規模に改修させ、その後40年間以上もの間、それほど古い建物と気づかれずに街の中に存在させ続けた。ホンダ八重洲ビルの平面構成や立面意匠に関しては、どちらも上記の可変性を有し、これらは戦後のモダニズム建築に一般的に見られる傾向であり、それがビルが長く使われ続けられた背景になったと、ひとまずは言えるだろう。

ただし、ホンダ八重洲ビルは、それ以上のものによって特徴づけられている。

まずは、1・2階の内部空間から述べよう。外装の大規模改修後も存続し、解体前の調査でその価値が明らかになるとともに、実施された見学会で多くの関心を集めた空間である。

特色的なのは2階分の吹き抜けだ。ビルは西面し、外堀通り沿いに玄関が位置する。玄関から東に直進するとすぐに吹き抜けがある。眼の前に、左側にカーブした階段が据えられている。流麗な曲線を描く手すりに添えながら階段を上がると、東側を向いていた身体は北向きに方向を変えていく。上がりきった所から、今度は時計回りに吹き抜けのまわりを回遊できる。エレベーターホールや階段を除けば、この2階はほぼ当初の敷地面積をいっぱいに使った一室空間である。3階から上は、南側一面がガラスカーテンウォールとなっていた。それとは異なり、2階の南面は、一部にルーバー付きの窓が一部に設けられているだけである。3階以上と同じく、その他には西面中央にガラス窓がある。

竣工時の「本社ビルご案内」で「談話室、ロビー」と記されたこの空間は、外に対して閉じることで、ある種の雰囲気を用意しているようだ。どこにいても感じられるのは、吹き抜けの存在と、そこで1・2階を縦に貫いている彫刻ブロックの照明、玄関のガラス窓から光が差し込むことによる外の気配である。1階の床は自然石を人研ぎでテラゾーのように仕上げている。1・2階をつなぐ階段と同じく、建材の工場生産が未発達だった当時ならではの手の込んだ作りだが、どちらも硬質な石や打ち放しコンクリートの質感が前面に出ており、彫刻ブロックの照明と同様に、こじんまりとして暖かなインテリアといった性格ではない。むしろ外部にいる感覚を与えるものである。

この空間で意図されているのは、内外の空間をひとつながりに感じさせること、それに、社員にとって快適な家のような場を超えた開けた空間として認識させることだろう。1・2階の内部空間が機能的・工業的といった言葉で説明しきれるような冷たいものでないことは明らかだが、そこに同時に、単体の建物に閉じないモダニズムの都市的・公共的な性格が、自社ビルという特質に発揮されていることは見逃せない。街路から一続きで、社員に閉じないといった公的な雰囲気を出すために、設計にも施工にも、通常必要とされる以上の努力が払われているのだ。

社会につながる自社ビルといった意図は、竣工時の資料にも、やわらかな言葉で表現されている。先の「本社ビルご案内」を見てみよう。

「本社新ビルの大きな特徴は、特に二階ホールを開放して、お客様の憩いの場として、ご利用いただけるようになっていることです。

正面、玄関の透明な一枚ガラスのドアを開けると、そこからもお客様のホール。ら線状の階段で直接二階の談話室へ。手摺りの曲線がなめらかなカーブをえがいて豪華なふんい気をかもし出しています。」

社外の人をいざなう工夫が具体的に記述されている。こうした理由が後段に記されている。

「本社ビルの役割りは、メーカーとお客様とを結ぶ、大事なビジネスセンターであり、むしろ私たちのものではなく、お客様のものでありましょう。」

もちろん、この1・2階が商談の場所として機能し、出社する社員に誇りを抱かせる空間となることも想定されたに違いない。ビルを建設したのは当時、今のように世界的企業となるはるか手前にあった本田技研工業株式会社である。それだけに身の丈以上の希望が建築に込められたとしても不思議はない。先の引用部に続く結びの言葉は、次のようなものだ。

「ホンダがさらに発展していくために、お客様のご意見をきき、将来の夢を共に楽しく語らっていたら、お客様のお憩いの場“あなたのロビー”が誕生することになりました。」

3階以上は、当時においては合理的なオフィス空間であり、竣工当時に社長室がなかったことなどの使われ方も含めて、格式張らない、戦後民主主義的なモダニズムの理念を体現している。同時に、それと同じシンプルな構造体の原理が、1～2階の床を抜いて、そこに外部からの動線が延長されるようならせん階段を配置させ、化粧ブロックを用いた照明壁面が、旧来の建物内外や階ごとの区分ではない新しい建築空間に対する考え方を強調している。

これまで見てきたように、1・2階の内部空間は、通常のオフィス空間の機能的要請からは生まれないものであり、また、モダニズムの社会的ないし美学的な理想も体現している。言い換えれば、公共的な理念を掲げて躍進しようとする私企業らしい空間としての価値を有するのだ。すなわち、巨大とは言えないビルの玄関部にこれほどの面積を割き、労力をかけるこ

とは公共建築にはふさわしくない。それが原理上は可能な自社ビルだとしても、すべての企業が「あなたのロビー」といった考えに達するとは限らない。

こうした理想を打ち出したことは、戦後社会に新たな地位を築こうとしていた本田技研工業株式会社らしいと言える。1・2階の内部空間は、やがて新幹線が開業することが予定されていた東京駅八重洲口に近い、ビジネス上の出会いの場所として機能するだろう。そのモダンな意匠性が社内外に会社の存在を印象づけるとしたら、かかる費用も広報費として高くないかもしれない。これらと併せて、いわば「私からの公共」といった姿勢を竣工時に明言することは、対外的な共感を得るだけでなく、対内的にも、自社が他とは違う性格を持つという帰属意識を確実に強めるに違いない。

そう言えるのは、1・2階内部の雰囲気や形作っている具体的な部位の完成度が高いからである。どのように施工したのだろうかと思わせる床仕上げも、工芸的でいて未来的なスピード感を感じさせるらせん階段も、明かりという現象を抽象彫刻に変えたような照明壁面、装飾に流れるぎりぎり手前にとどまっている。使用する上での機能や素材が有する強度や質感とまったく乖離してはならず、モダニズムと呼べるものになっている。解体前の見学会において多くの参加者に見直されたのも、この従来は知られていなかったモダニズム建築としての質である。

以上に述べたデザインの特徴は、1980年に失われたが、南側の立面にも共通するだろう。ガラスカーテンウォールという当時最先端の手法を用いて、オフィス空間に豊かな採光をもたらしている。その際、サッシュの割り付けに気を使って、抽象絵画のようなプロポーションの美を生み出すことは、モダニズムの建築家が良く行ってきた。

ホンダ八重洲ビルの特徴は、それに加えて、八重洲通り寄りの一部にコンクリート造の十字型を配置したことだ。不透明な7個の十字が3階から9階まで垂直に連続している。平面としては一室空間であり、機能的な理由は考えにくい。ただ、これがモダンな壁面の意匠的效果を高めていると言える。

ホンダ八重洲ビルの南側壁面の前衛性は、竣工時に空撮した写真から明らかだ。写真は東京駅の向こうに広がる丸の内のビル群までを収めているが、同様のガラスカーテンウォールの広い面は一つも見当たらない。当時、八重洲側はまだ密集した街区になっていなかった。ホンダ八重洲ビルの近くにある同等の高さのビルとしては八重洲通りをはさんだ向かいに、1954年竣工の国鉄労働会館があるくらいだった。

ホンダ八重洲ビルの立面は、ひと目見て戦前からのものではないと分かる。そんな斬新さは、幅広い八重洲通りに助けられて、銀座からも視認できた。十字形は壁面の抽象性を強調し、上部へと連続したその先には、屋上に取り付けられた「HONDA」の文字がある。モダンでシンプル、戦後的で世界的。遠くからも目に入る南側壁面は、ビルに入ったことのない人々

にも本田技研工業のメッセージを届けたことは想像に難くない。ラーメン構造による立面意匠の自由が、都市のランドマークとなることに昇華されているのである。

ホンダ八重洲ビルの存在は、その内部・外部ともに、本田技研工業株式会社の未来的なイメージに寄与したと考えられる。

2.2.5 おわりに

ここまで戦後の建築の特質と照らし合わせながら、ホンダ八重洲ビルの意味するものを読み解いてきた結果、この建築と本田技研工業という企業との間に思想的な連関があることが明らかになった。

それはホンダ八重洲ビルにおいて、自社ビルという建築の機会を、本田技研工業という会社の発展に駆使しようという考え方が満ちていたからである。

このような志向がどこから出てきたのか、資料からは確定できない。アイデアマンである本田宗一郎や藤沢武夫が抱いていた考え方であるのか、第二次世界大戦前からジャーナリストや設計者として広範な経験を持つ斎藤寅郎や中山克巳の知恵であるのか、確実なことは言えない。

ただし、建築にここまでの完成度があり、時代の中で先駆的・普遍的でありながら、唯一性を有していた事実は、発注者と設計者との間に本質的な意思疎通が成り立っていたことを示している。加えて、他の例と比較検討しようとした時、こうした私企業の建築に対する研究が十分に行われていない状況を感じさせられる。その意味でも、本レポートは建築史的にも新たな意味を持つと思われる。

3.0 ホンダ八重洲ビルのアーカイブ

はじめに

2023年3月、東京駅前の八重洲2丁目は大きく白い囲いが覆い、鉄筋コンクリートの建物を解体する轟音が響いていた。1960年～この地に現存していたホンダ八重洲ビルも例外ではない。ホンダのかつての本社も今は瓦礫となり実物はなくなってしまった。しかし、その空間データ、図面、写真や動画、調査研究に関わった人たちの記憶が、実物に代わりホンダ八重洲ビルと会社・地域の関係性を伝えていく。ホンダ八重洲ビルはアーカイブされたのである。

現代企業ビルのアーカイブ手法はまだ定式化されておらず、2024年現在アカデミアでの研究事例はオランダのTU Delft を筆頭にごく少数の研究者が取り組むのみである。アカデミア以外での事例としては国内で銀座ソニービル（2018年解体）・NTT日比谷ビル（2022年解体）など企業の取り組みが挙げられるが、まだ現代企業ビルをアーカイブすることは一般的に普及しているとは言えない。

結果的にこれら先行事例にホンダ八重洲ビルの取り組みも連なることとなったが、ホンダ八重洲ビルは当初アーカイブされる予定がなかった。解体から5ヶ月前、ビルの造形理念やビルと地域の関係性・所有者である企業の創業世代の考え方や記憶が失われることに危機感を抱いた個人が専門家や予算を集め、アーカイブの予定がないことや枠がない課題に現場で取り組み結果的に一部のアーカイブが実現した。

まだ枠組のない現代企業ビルのアーカイブに時間と予算の制約がある中アクションリサーチ⁵的に取り組んだことから、その内容はアーカイブ学や工学部建築学科など分野として確立されている建築の「アーカイブ」と比較すると既存の枠に当てはまらない点もあるだろう。本章では、私たちがホンダ八重洲ビルに対して行った活動で現代ビルのアーカイブをするにあたり検討した論点と、本プロジェクトなりの考え方を紹介したい。その検討論点とアプロ

⁵ アクションリサーチとは、研究者や実践者が実際の問題や状況に直接関与し、変化を促進しながら同時に知識を生成する研究アプローチである。企業ビルのアーカイブの枠組みなく、解体される状況は、文化・歴史保存の観点で解決すべき実践的な問題である。その上で、研究者はじめ、多様な関係者が現場に参加し、情報を収集・編集する反復的なプロセスを通じて、まだ定式化されていないアーカイブの枠組みのプロセスを構築すること、その中で企業の歴史、建築の特徴、空間の使用方法などについての新たな知識が生成され、課題が改善されていくことはアクションリサーチの1つの実践形態と言える（中村, 2008）。

ーチを紹介することで、ホンダ八重洲ビルに続きこれから現代企業ビルのアーカイブをしたいという方に向けて示唆となることを目的としたい。

3.1 アーカイブの語源とホンダ八重洲ビル

アーカイブ（archive）という言葉は、古代ギリシャ語の「ἀρχεῖον（arkheion）」に由来する。これは「公文書保管所」や「公共アーカイブ」を意味し、市民の重要な文書や記録を保管する場所を指していた。この言葉はラテン語の「archivum」を経て、フランス語の「archive」となり、最終的に英語の「archive」として定着した([Shoppe, N/A](#))。

この語源と、原義的には公的なものを公的に調査し公開することが伝統的に合意されている「アーカイブ」の概念であることを念頭におく場合、ホンダ八重洲ビルの新しい点としてまず考えられるのは、いち企業のプライベートなものをプライベートに調査保存し、公開している点である。

この点について、ホンダ八重洲ビルはプライベートな建物である一方、パブリックな性質も有していた。まず一般的に八重洲地域の景観や地域社会の一部であったことが挙げられる。建築という性質上、完全に人目に触れない秘蔵のプライベートのものではないわけである。次に、竣工当初は建物の1Fロビー部分が「あなたのロビー」として一般に解放されていたことが挙げられる。まだいち企業が公共のために貢献するという考え方が一般的でなかった当時、東京駅からの電車を待つ人や近隣住民が気軽に休息することができる空間がまるで縁側や公園のように解放されていたというのは興味深い点だ。「あなたのロビー」の取り組みはセキュリティ意識の変化と本社機能の移転でいつの間にか過去のものとなっていたが、八重洲2丁目の歴史の中で半公共的な空間・公的な地域と私的な企業が交流する特殊な空間があった歴史を保存し後世に伝えていくことは伝統的なアーカイブの概念に照らしても意義があることだろう。

また、企業活動の性質も時代とともに変化し、会社の評価にESGやSDGsへの貢献が意識されている現在は、企業活動に公的な側面が求められている。今後企業の活動や記録をアーカイブし、公的に公開していくことも「アーカイブ」の新しい対象になっていくのではないか。

3.2 理論と枠組み

ホンダ八重洲ビルのアーカイブでは、理論的背景などを丁寧に検討する暇はなく、とにかく現場でできる範囲のことをやるということが精一杯だった。何せアーカイブの必要性を認識してから解体開始まで5ヶ月の日にちしかなかったのである。しかし、改めて活動を振り返る中で、前述の語源やアーカイブズ学の伝統を踏まえホンダ八重洲ビルが取り組んだアーカイブとはどんな目的があったか、理論的なことに言及することも必要だろう。

[\(Barker, 2016\)](#) は「建築アーカイブズの重要性」という論文において、アーカイブズを「過去を記憶すること、またそれ以上に知識の素であり未来への備え・インスピレーションである」としている⁶。

1. 過去の記憶となり
2. 知識の元となり
3. 未来への備えやインスピレーションとなりうる

Baker (2016) による建築アーカイブの目的は調査・保存をまとめる段階で出会った理論的な先行研究だ。一方で、後から振り返ってもこの3つの目的はホンダ八重洲ビルでの活動の根底にあり、関係者に無意識に共有されていたと思う。なぜ建築のアーカイブ⁷をするのか、今後企業ビルのアーカイブの目的を問われた担当者は、意義の例として参考にすることができるだろう。

⁶ 原文抜粋：An archive is a reminder of the past, but more importantly, it is a source of knowledge, caution or inspiration for the future. (Barker, 2016).

⁷ ICA の用語集 (Multilingual Archival Terminology) では、アーカイブズを次のように定義する。 archives (1) 業務遂行の過程で個人又は組織により作成・収受されて蓄積され、並びにその持続的価値ゆえに保存された文書。 archives (2) アーカイブズを保存し、閲覧利用できるようにする建物又は建物の一部。アーカイブズ保存所とも呼ばれる。 archives (3) アーカイブズを選別、取得、保存、提供することに責任をもつ機関又はプログラム。アーカイブズ機関 (archival agency), アーカイブズ制度, アーカイブズ事業とも言われる [\(筒井, 2015\)](#)。

3.3 先行事例ヒアリング

前章でも多少紹介したが、ホンダ八重洲ビルはアーカイブの予算・枠がないところからのスタートであった。解体前に調査・保存するべきだという意識はあったが、何をどのように考え保存するべきかという点から考える必要があった。また、解体まで5ヶ月の時点でアーカイブの予定がなかったため当然予算もついていなかった。予算を取るためにはその用途・目的や意義・予算に対して得られることや生み出せる価値の言語化が必要である。本章ではそのような状況の中、どのように枠を作り、実現したかという点を紹介したい。

アーカイブが必要だと認識してまずやったことは専門知識を持つ外部の人材を集めることである。最初に協力してくれたのは東京大学で建築学科の学士課程に在籍していた二瓶雄太（2024年現在、修士課程在籍）さんだった。

二瓶さんはまず企業ビルアーカイブの先行事例であるNTT日比谷ビルでアーカイブを主導した東京理科大学の熊谷亮平氏にヒアリングを行なって下さった（2022年12月27日ヒアリング）。その結果、「なんでもいいから「とりあえず残す」姿勢でやる」という活動の方向性をいただいた。以下は当時二瓶さんがヒアリングした熊谷先生の論点のメモである[\(Kumagai, 2022\)](#)。

<アーカイブの方向性>

○ 熊谷亮平先生へのヒアリング

（質問：ホンダ八重洲ビルのアーカイブ方法について）

- 「建築学的に重要」かどうかは、今判断を下すべきではないしその必要もない
- アーカイブはむしろ価値判断を留保するために、なんでもいいから「とりあえず残す」姿勢でやる
- 解体されたら手元に残るのはアーカイブされた資料のみ。記憶も記録も忘れ去られてしまう。

● 事例の共有（NTT日比谷ビルで実施したこと）

○ NTT日比谷ビルプロジェクト（一部公開）

- <https://www.ntt-f.co.jp/architect/profile/archive/hibiya-bl-d-archives/index.html>

■ 序文

- アーカイブスの制作にあたり, 松原和彦 (NTTファシリティーズ社長)

■ 特別寄稿

- NTT日比谷ビルの思い出, 児島仁 (NTT元社長)
- 日比谷電電ビルディング, 深尾精一 (首都大名誉教授)
- モダニズム建築に対する共有と想像力の継承, 渡邊研司 (DOCOMOMO Japan代表理事)
- NTT日比谷ビルの記録とオマージュ, 米川清水 (電電建築協会理事)

■ 建物概要

- 土地・建物の変遷
- 建物概要
- 構造・設備概要
- 記録写真 (竣工・現況)

■ 建物の特徴

- 建築意匠1, 田所辰之助 (日大教授)
- 建築意匠2, 横田昌幸 (東京建築士会理事)
- 建築構法, 熊谷亮平 (理科大准教授)
- 建築材料・設備 (居住技術研究所代表)
- 構造, 後藤和弘 (NTTファシリティーズ)
- 電気・空調設備, 金子美樹 (NTTファシリティーズ)

■ 三次元空間の記録

- ドローン空撮
- 三次元スキャン

■ 設計図書類

- 新築設計図・変更図
- 構造設計図・基礎潜函
- 衛生設備現況図
- 空気調整装置設計図
- 申請書類・検査済証

■ 寄稿：代表、建築史家

- 思い出
- 民営化の象徴、来賓などの歴史的意義
- モダニズムとの関係
- 内部に以前の調査記録が残っていた。その焼き直し。
 - オーラルヒストリーなど
- 写真
 - 昔の写真と同じ画角で撮る＝新旧対照
 - 写真家に頼んだ
- 建築的特徴
 - 意匠：設計者の思想、変遷、建築史的価値
 - 構法：10回の現場調査、部分解体
- 3Dデータ
 - 点群スキャン、ドローン空撮
- 見学会
 - DOCOMOMOの人向けと、NTT社員やOB向けに3回くらい
 - 日程調整がとても難しい
 - 建物に入ると、みんな色々思い出す。「当時はいかがだったよね」
 - インタビューもここでできたらより充実する
- 解体の準備が始まってからは、なかなか現場入りが難しい
 - 今回は解体工事の着手が遅れたことも幸いした
 - 解体の工程は流動的
 - 工程表も次々と更新され、振り回された
 - 解体の初期は内装・建具を剥がしたり、解体方法の検証のためにタイルなどを部分的に解体する
 - それが終わり、仮囲いされると、もう手を出せない
- その他助言いただいたアーカイブの表現
 - 映像：インタビューと建築撮影をまとめる。
 - 模型：竣工時の図面がなくても改修図面はあるはず（CADとか）

- 3Dスキャン：今は手軽にすぐできるから、とりあえずやってみたらどうか。
- パネルだけでなく冊子にすると、渡したり使ったりできる。
- このリサーチのプロセス自体を見せる。

→建築的価値は微妙かもしれないけれど、時代を映す/文化的意義がある建物を、個人が、解体直前に、アーカイブする手法の提案ができれば意義ある活動ではないか？

出典：[熊谷亮平先生ヒアリング議事録（作成：二瓶雄太, 2022年12月27日）](#)

熊谷先生のヒアリングから、ホンダ八重洲ビルのアーカイブに関してますます危機感が募って行った。なんでもいいからとりあえず残すことはもちろんやりたいのだが、時間もなければ予算もない。この流れを変えたのが、二瓶さんの次に参画してくださった大阪公立大学建築学科教授の倉方俊輔先生（建築史）と、先生の招聘に連絡をつないでくださった建築設計事務所Mの一級建築士の方々による視察だった。

2023年1月の視察は、それまでアーカイブの必要性を実感していた現場に建築史の観点からビルの価値を保証するものだった。断っておくがこの時点での視察は先生方や建築事務所様の手弁当によるものだった。まだ予算はついていなかったのである。

視察後、倉方先生からホンダ八重洲ビルの閉鎖まえにツアーをやりたいというお申し出があった。詳細は後述するが、閉鎖前ビルツアーはある程度活動のイメージがつく。

閉鎖前にツアーをするという具体的な活動が立ち上がったことで、アーカイブ活動に1つマイルストーンが置かれ、その実現方法を切り口にホンダ八重洲ビルの重要性やアーカイブの公益性を関係者へコミュニケーションするきっかけとなった。

3.4 ツアー実現と並行しての中期的アーカイブの検討

二瓶さんの参画が2022年12月、倉方先生の参画が2023年1月と解体前に異例のスピードで専門家が集まる中、ツアー開催の下で解体前にどのような活動ができるか、どこからどう予算を取るべきかという現実的な問題に直面した。その際、まずはNTT日比谷ビルの事例からヒ

アリングした中で、ホンダ八重洲ビルでも取るべき施策をリストアップした。以下は検討した施策である。

デジタルアーカイブ

- i. 3Dスキャンとモデリング
- ii. 文書・設計図などのデジタル化

物理的なアーカイブ

- iii. 建材と構造要素の生捕り・保存
- iv. 文書、写真、設計図、模型の物理的な保存

理想的には部材の保存も行いたかったが、活動の途中、本田技研工業総務部の八重洲ビルの管理担当の方から、ホンダ八重洲ビルの部材は廃棄することを総務の方で承認しており保存の予定はないということがわかったため優先度を大きく下げた。

また、モダニズムビルは実物の保存より空間性の保存を優先すべきとの倉方先生からの助言で3Dスキャンや写真撮影といったデジタルアーカイブを重点にすることとした。

3.5実践的課題

また、活動の構造を作っていく上では下の論点を検討し言語化しておくことも必要だと感じた。活動では解体後、中長期的視点で、ホンダ八重洲ビルから学べることをどのように保存し発信するかという点も考慮したいと考えていた。

以下の事項の検討には二瓶さん、倉方先生に加え本田財団関係者のT氏、東京芸術大学博士課程のH氏、デザインの博士号を持ち慶応義塾大学でポスドクをしていたM氏らに議論の協力をいただいた。

- a. 5.1. アーカイブプロセスの枠組み作り
 - i. アーカイブコンセプト作りのフレーム化（目的・目標設定）
 - ii. プロジェクト管理スキル（時間とコストなど）
 - iii. 技術的障壁の克服方法の開発、手法化（部材生捕りなど）
- b. 5.2. 利害関係者との協力

- i. コミュニティとの連携、学際的な研究推進の枠組み
- ii. 法律上の課題の整理と知見化（著作権など）

3.6 プロセス

アーカイブプロセスについて、今回のアーカイブでは以下を重視した。

- a) 学際的アプローチ：Archivist主体ではなく、デザインや非建築分野の専門家が中心となり、建築専門家との協働によってアーカイブ方法が探求・実施された。
- b) ものに頼らないアーカイブの探求：部材保存の困難さという初期の課題に直面し、物理的な「もの」に依存しないアーカイブ形式の開発が行われた。

Archivistによらないアーカイブ活動は、従来の学術的なアーカイブの枠組みにとらわれない自由な発想を可能にした。その結果、以下のように多様な活動が展開された：

- a) 調査研究
- b) ツアー実施
- c) アート活用
- d) 新聞発行

3.7 ものに頼らないアーカイブ

ホンダ八重洲ビルのアーカイブズ（アーカイブされた情報とその媒体）はほとんどがデジタルデータである。理由は当初アーカイブの予定がなく、活動時間も5ヶ月と短かったからだ。実物を保存できなかった点をポジティブに捉える取り組みもある。例えば活動に多大な知見共有をいただいた中銀カプセルタワー調査・保存チームはこのような形態を「ものに頼らないアーカイブ」と呼んでいる。

実物の保存は確かに限界もあったのだが、その制約の下でクリエイティブにアーカイブの形を模索し多様な実践が生まれる利点もある。

3.8 アーカイブ成果の利用と普及

以上の経緯を踏まえて、本プロジェクトで検討したアーカイブ内容と実際の結果は以下のテーブルの通りである。活動結果であるホンダ八重洲ビルの知見は現在、所有者であった本田技研工業を中心に活動を検討いただいている。

	計画したこと	達成したこと
過去の記憶としてのアーカイブ	● 文献 ● フィールドワーク結果の記録 ● 図面・書類調査 ● ビル模型 ● 展示内容 ● ツアー動画、アンケート ● 音響 ● 照明アーカイブ ● 写真・映像撮影 ● 3Dスキャン ● 部材の取得	● 文献 ○ 社報 ○ 斎藤寅郎書籍 ● フィールドワーク ○ 動画 ○ 写真 ● 図面・過去ビルの写真 ● 模型 ● 展示物 ● ツアー ○ 動画（HM蔵） ○ 動画（個人） ○ アンケート ● 照明 ○ 現状アーカイブ ○ 60年代照明画 ● 写真 ● 3Dスキャン ○ 玄関～2F ● 部材 ○ ブロック ○ 階段手すり ○ 床石
知識の素としてのアーカイブ	● 調査・研究活動 ○ 前述内容 ○ 専門家の招聘 ○ フィールドワーク	● 調査・研究活動 ○ 前述内容

	● 記録活動レポートの作成 ● 東京ビエンナーレ参加 ● 長期構想の実施 ● HONDAへのホンダ八重洲ビル研究結果共有、対話の実施	○ 専門家の招聘 (倉方先生、LP A、) ○ フィールドワーク ● 記録活動レポートの作成 ● 東京ビエンナーレ参加提案書作成 ● 長期構想の実施 →第4回まで実施 ● HONDAへのホンダ八重洲ビル研究結果共有、対話の実施 →HM朝日さんに実施
未来への備え	アーカイブ（活動） ● アーカイブプロセスの記録 (他の近代ビル解体への事例援用を念頭においたアーカイブズ) ● ホンダ八重洲ビル調査・記録活動レポートの作成 ● 東京ビエンナーレ参加提案書作成・長期構想の実施 ● HONDAへのホンダ八重洲ビル研究結果共有、対話の実施 アーカイブス（保存媒体）	

	● ホンダ八重洲ビル調査・記録活動レポート。 ● 東京ビエンナーレ参加提案書。 ● HONDAへのホンダ八重洲ビル調査資料、提案資料。	
--	---	--

3.9長期的な保全と継承

2024年7月現在、ホンダ八重洲ビルでの活動結果をどのように社会で活用していくか、本田財団と本田技研工業双方で検討が行われているが、得られた知見を長期的に活用していく上では今後課題も多い。

まず、課題となるのはアーカイブ資料の維持管理である。社内に図面やデータのアーカイブプロトコルがある企業は良いが、特に数十年保管されてきた建築の図面を後世も傷まずに保存することは意義や手法、予算の根拠など実現に向けて様々な説明が必要だ。

また、知見の公開範囲も多くの論点に関わる。本来アーカイブである以上は公共に解放していくことも検討されるべきだが、メーカーの機密や企業ブランドのイメージに関わる情報の多い企業ビルの情報をどの部分開示し、どの部分を社内秘・機密とするか検討できることが重要である。

3.10 ホンダ八重洲ビルアーカイブイメージ

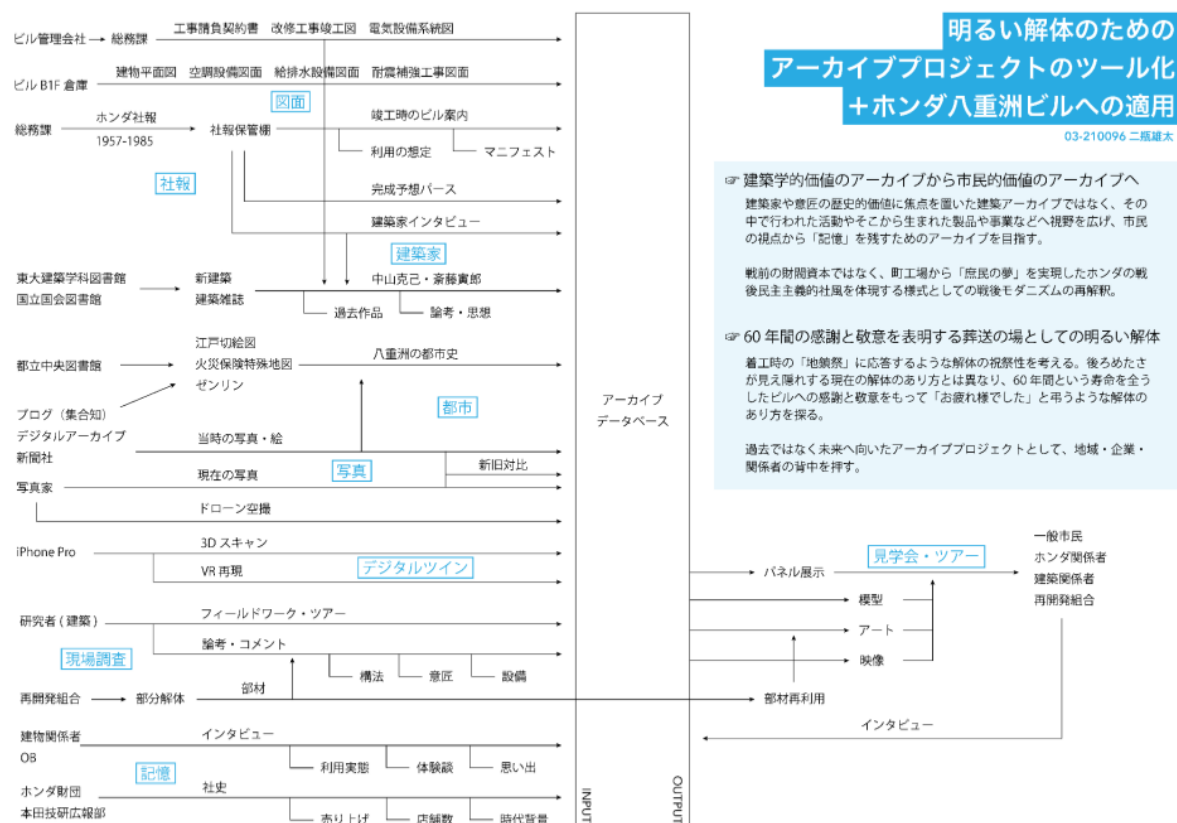


図22：執筆者らでディスカッションしたホンダ八重洲ビルツアーの狙い、ステークホルダー、体験設計図（2023年1月14日ディスカッション資料より一部抜粋）

ホンダ八重洲ビルのアーカイブ活動の枠組みについて、当初の課題は視点が狭いことにあった。そこで二つの重要な方向性を定めた。一つは、従来の工学部建築学科による建築学的評価から、市民的価値も含めた幅広い視点での現代企業ビル研究へと拡大すること。これにより、より多くのオフィスビルの価値が再評価されることを目指した。もう一つは、「解体」という一般的にネガティブな印象を持つテーマを、社会貢献してきた建物への敬意を込めた送り出しという、より前向きな文脈で捉え直すことである。

具体的なアーカイブの中身については、図左から中央に向けて、矢印で示すようなメディアの調査・保存が行われると望ましい。最終的にデータベース化した際に各資料の関係性や意味づけを行うことで、学際的に建物の物理的・社会的価値を明らかにしていくことが可能になる。本活動では、図に示したアーカイブの一部を収集することが限界であった。今後企業ビルアーカイブ活動の中で、建築の中から社会・企業価値を見出そうとする方の参考になれば幸いだ。

結論：

ホンダ八重洲ビルのアーカイブプロジェクトは、プライベート建築物のアーカイブという新領域を開拓するものである。さらに、2030年まで継続する再開発の文脈において、デジタルアーカイブ技術が人と街の記憶・構成の関係性に果たす役割を探究する重要な事例となっている。今回の活動を振り返ると、私的なものをアーカイブする課題に直面したというより、予算や調整面では私的な建物だったからこそできたのではないかとと思われる。近年の企業ミュージアムの増加を考慮すると、私的企業がアーカイブする事例を増やしていくことは意義があるのではないかと考えられる。

本プロジェクトは、従来のアーカイブ概念を拡張し、建築物の文化的価値の保存と継承に新たなアプローチを提示している。同時に、学際的協働と革新的手法の採用により、アーカイブ活動の可能性を大きく広げている。

4.0 建築ツアー

4.1 概要

（公財）本田財団では、ホンダ八重洲ビル閉鎖前に3度：2023年2月20日（月）、23日（木）、3月16日（木）、17日（金）建築ツアーを実施した。建築ツアーとは、文字通り建築をテーマとするツアーである。ホンダ八重洲ビルの場合、一般のお客様を公募し、建築史の専門家である倉方俊輔先生（大阪公立大学教授）を案内人として、地下2階から地上9階建ての屋上まで、営業中のビルを機密エリアを除いて見学するものであった。

本ツアーの実施背景には、2023年1月に倉方先生がホンダ八重洲ビルを視察された際のご提案がある。当時、ホンダ八重洲ビルに一般のお客様を入れることは、1～2階の「あなたのロビー」終了以来初めての試みであり、実施には多くの課題があった。

結果的に、このツアーを通じて外部の意見を取り入れ、社会的な注目を集めたことで、ホンダ八重洲ビルのアーカイブ化が大きく前進した。具体例として、ツアー参加者からの反響やメディアからの取材申し込みをきっかけに、情報の編纂と発信が進んだ。また、社内営業としてHONDA関係者にも視察いただき、その後の部分的な部材の保存やデジタルアーカイブに繋がっている。また、参加者のSNS投稿により、ビルの歴史的価値が広く認知された。

ツアー概要 (叩き台)

対象者： 一般市民、八重洲関係者、ホンダ関係者、建築関係者、他

目的： 解体に直面したホンダ八重洲ビルを通して、日本社会の60年間へ想像を膨らませるきっかけをつくる。

内容： 建築のアーカイブにより収集した多くの情報を整理し、建築・都市・企業に対する視点や、それらの背景となる社会への視点を抽出する。ビルを訪れた人がそれらの視点を再現、あるいはさらに新たな視点を創出・共有するための仕掛けをビル内やツアー内に仕込む。

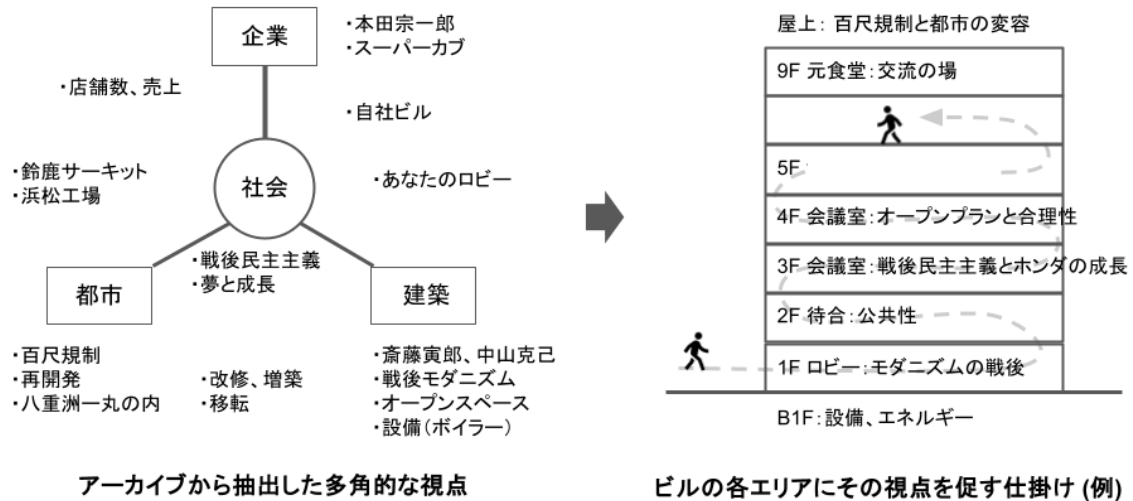


図23：執筆者らでディスカッションしたホンダ八重洲ビルツアーの狙い、ステークホルダー、体験設計図（2023年1月14日ディスカッション資料より一部抜粋）

4.2 参考：ツアー順路

① 1階 エレベーターホール：ホールに集合し、ツアー概要の説明を行う



↓ エレベーターで9階まで上がり、階段で屋上に出る

② 屋上：屋上からの景色を眺め、非常階段・防災用タラップなどを見学する



↓ 階段で8階まで降りる

③ 8階 会議室：竣工当時から原則変化していないビルの平面を参照する



↓ 階段で5階まで降りる

④ 5階：

↓ 階段で地下1階まで降りる

⑤ 地下1階：倉庫に保管されている手書きの建築図面や設備の改修履歴などを観賞する



↓ 階段で地下2階まで降りる

⑥ 地下2階：地上階よりも高い階高や、煙突・ボイラーの跡などを見学する



（地下2Fの和室。モダニズムビルには珍しく、竣工当時の八畳の和室が現存した。1959年9月のホンダ社報の中で、共同設計者の齊藤寅郎は終戦直後の切り詰められたギリギリの建物から、合理化住宅への変化について、世代ごとに座る習慣から椅子へといった習慣のシフトが起きていることに触れ次のように述べている。「例えばおとしよりは畳の部屋から、片一方の息子は椅子に坐った形の調和を生み出したいと思います」。八重洲ビルに現存した八畳の和室はまさにビルを利用する多様な年代の習慣を尊重しようという齊藤の考え方の現れではないだろうか。）

↓ エレベーターで2階まで上がる

⑦ 2階 談話室：15分ほどの観賞時間を設け、談話室に展示予定の建物模型やパネル展示を観賞する。また、1階の玄関ロビーも含めた吹き抜け空間を見学する。



4.3 アンケート実施の目的

2023年当時の一般の方々がどのような建築の特徴に着目するかを記録し、解体前の現代企業ビルについてフィードバックを収集するためにアンケートを実施した（アンケート概要：実施期間：2023年2月20日から3月20日まで 回答者数：計87名）。

ツアー参加者184名中79名から回答を得られ、回答率は約43%であった。自由記述欄には多くの参加者が時間をかけて充実した回答を寄せており、ツアー後のホンダ八重洲ビルへの関心の高さが窺える結果となった。

ツアーの着眼点に関しては、最も人気を集めたポイントがホンダ八重洲ビルの工芸的な施工プロセスであった。具体的には、1960年代の職人技によって機械生産のようなビルを実現している点が注目を集めた。

79 responses

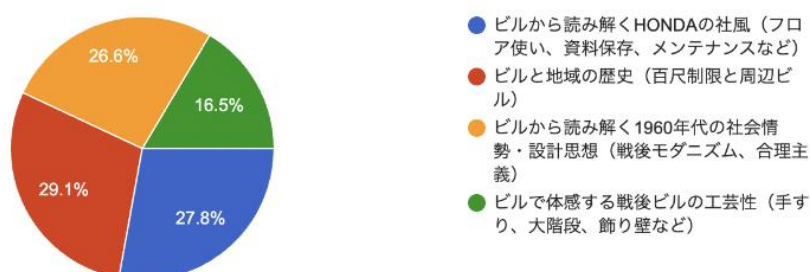


図24：ホンダ八重洲ビルツアーアンケート結果I（設問：今回のツアー構成で最も面白い・新鮮だと思った点を教えてください。案内のポイントより選択）

出典：[ホンダ八重洲ビル鑑賞会 アンケート](#)結果より

また、順路の中で最も人気があったのは百尺制限を体感できる屋上（42.3%、n=78）であり、次いで1～2階の「あなたのロビー」（32.1%、n=78）が高評価を得た。これらの結果から、2023～2024年現在では失われつつある技能や公共の景観への関心、さらには昭和時代の人付き合いを空間として体験できたことが参加者にとって魅力的であったと考えられる。

78 responses

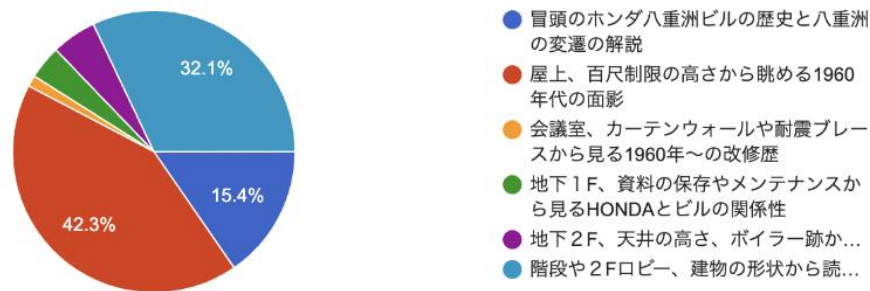


図25：ホンダ八重洲ビルツアーアンケート結果II（設問：今回のツアーで最も面白い・新鮮だと思った点を教えてください※各順路のテーマより選択）

出典：ホンダ八重洲ビル鑑賞会 アンケート結果より

4.4 自由記述

自由記述の総評としては、60年代の建物という時間的古さに相反して、目新しさや現代にも通じる魅力を感じ取ったという声が多く寄せられた。単なる感想にとどまらず、学びを得た、日本全体で振り返るべき60年代のデザイン性を認識した、より深く知りたい、もっと読み取りたいといった積極的な意見も多く見られた。

ビルアーカイブに活用できるインサイトとして、ビル見学後の印象の質的变化が大きかった視点を3つ見出すことができた。

- ビルとビルを利用する者、隣接する近所との関係性（創発関係、信頼関係）
 - 私有地でありながら半公共空間である性格がHONDA、八重洲、東京に与えた影響
 - 百尺制限による横並びの屋上、隣接ビルとの信頼関係を示すはしごの存在
- 60年代から時代を超えるホンダのデザイン性
 - 働く者の創造性を引き出す装置としてのホンダ八重洲ビル
 - ホンダの1960年代のデザインが「働く人の能力発揮などを尊重している」点
- 車以外にも建築に反映されているホンダ性
 - 制限や規格品に頼らず、抽象的な目標にこだわり、技術を結集して実現する姿勢
 - 百尺制限や螺旋階段など、工法から工夫を要する課題に挑戦する本気度

- 平等主義、効率や経済性を超えたおもてなしの精神、最新技術の導入による従業員の誇りの醸成

全体的に、失われた都市風景を想像できる点、集団や社会の変遷を読み取れる点がホンダ八重洲ビルツアーの大きな魅力だった。そして現在では一般的でなくなった過去の建築の制作プロセス、景色や社会との関係性を身体で体験できる点が、ツアー参加の大きな意義である。建築ツアーは単なる見学会を超えて、歴史的・文化的な価値の再発見や、解体前の一般の着眼点、感想を記録し、アーカイブの幅を広げるメディアとしての役割を果たすことができるのではないか。今後現代企業ビルのアーカイブに携わる方にもアーカイブの入り口の施策として推奨したいところである。

5.0 Conclusion

本報告では、序論で提示した通り、建築家の作品として喧伝されることのなかったオフィスビルの価値づけという学術的な空白に着目した。この課題に対し、本論では主に以下の観点から考察を行った。第一に、建築史的な価値付けとして、2.2.4の章にて、建築と都市、企業、社会との関係や特徴を考察した。特に意匠や計画の観点から経営思想や会社の歴史を再考するという新たな学術的視座を、執筆者の倉方氏の考察で明確に提案することができた。第二に、序論（1.0～1.2.1）で言及した文化・社会的価値の解明について、アーカイブ事例の報告（1.3～2.2.5, 4.0）の背景や文献のレビュー、建築ツアー参加者からの客観的な評価の紹介を紹介しながら検討した。

活動の振り返りを通じて、「有名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」の価値評価には、序論で述べた通り、建築史にとどまらない学際的な視点が必要と考える。次ページ6.1では、具体的な学際研究の関係分野と、研究課題のアイデアを提示する。

本事例における調査活動は、ホンダ八重洲ビルの解体に際し、その文化・歴史的価値の消失に危機感を抱いた有志が集結し、公益財団法人本田財団の支援のもとで実施された。日々変化する現場状況の中で、関係者との緊密な連携を図りながら、可能な限りのアーカイブ作業を実践した。不動産所有者ではない立場からの活動という制約により、十分な成果を上げられなかった面も否めず、協力いただいた外部組織・個人の期待に十分応えられなかった点については深く反省するものである。しかしながら、現代社会のアイデンティティーや歴史の保存という観点から、アーカイブの必要性を認識し、学術的な空白を埋めるべく実践的な取り組みを行った意義は大きい。

既存の枠組みや明確な正解のない中での活動であったからこそ、現場での創意工夫が生まれ、限られた予算の中でも、真摯な取り組みとして一定の成果を上げることができたと考える。

アーカイブとは過去のみを保存するだけでなく、過去や自社・自身のアイデンティティを整理・再認識し、そこから未来をどのように作っていくか？という目的意識で取り組む価値のあることである。現代企業ビルのアーカイブ手法はまだ定式化されておらず、正解はない。今後社会の中で解体されゆく企業ビルに関わる方に向けて、本研究で得られた知見が一つの指針となることを願う。

建物は取り壊されても、そこに刻まれた企業の歴史や人々の記憶、そして建築としての価値は、適切なアーカイブによって未来へと継承することができる。それは単なる記録の保存にとどまらず、企業文化や都市の記憶を次世代に伝えていく重要な営みとなる。

今後、さらに多くの企業ビルが更新の時期を迎えることは必至である。その際、本レポートの事例が、各企業や関係者による主体的なアーカイブ活動の一助となり、現代企業ビルを含めた我が国のより豊かな建築文化の発展に寄与することを期待したい。このような取り組みの積み重ねが、企業ビルという建築類型の新たな評価軸の確立と、より体系的なアーカイブ手法の開発につながっていくことを展望として述べ、本章の結びとしたい。

6.0 巻末資料 図面・書類調査

概要

2023年1月にホンダ八重洲ビルにて行った実地調査の際に、地下1階の倉庫に図面保管用の大型キャビネットが見つかった。その中には竣工当時から現在に至るまでに行われた増改築の際の図面資料が大量に保管されていた。それに加えて、本社総務部が保管していた1960年の新築時の契約資料などをご提供いただいた。本章では、今後企業ビルのアーカイブに関わる方の参考として、ホンダ八重洲ビルのケースで収集した図面資料の整理方法や資料保存の意義・展望について紹介する。

1. 資料について

a. 図面について

- i. 概要：どこから回収したのか
- ii. 資料リスト
- iii. 結果
 1. 図面資料のアーカイブについて
 - a. HONDAのアーカイブ体質
 - b. 解体時（アーカイブ活動当時）と竣工時の違い
 - c. 増改築の変遷
 2. 竣工時の特徴について
 - a. 屋上
 - b. 食堂・娯楽室・休憩室など
 - c. オープンシステム
 - d. ガラスカーテンウォール
 - e. エントランス・螺旋階段
 - f.

b. 工事写真について

- i. 概要：工事写真の資料的価値
- ii. 資料リスト
- iii. 結果

2. 資料の保存の展望について

- a. 企業が自社不動産の建築図面を保存するということ
- b. 保存資料の選定
- c. 資料保存の目的の設定と説明責任

資料リスト

工事名	番号		日付	図面種類
新築工事	N-03	新築工事請負契約書	1958/11/20	契約
	4	本社ビル新築工事に伴う空気調 整設備工事	1959	請負契約書
	145	衛生設備工事 竣工図	19600301	竣工
		新築 給排水消火栓 契約書		
	82	新築 電気設備工事 契約書		
		本社空気調和設備工事	1960	竣工図
増築工事	148	工事概要・仕上表・面積表・配 置図	1970	基本計画図
	N-04	一般図 意匠図	1970	基本計画図
	152	断面図 構造図	1970	基本計画図
	資料なし	設備図	1970	基本計画図
	15	本社増改築工事に伴う設備工事	1970?	竣工
	141	空調並給排水衛生設備工事 竣 工図	1970/07	竣工
	28	空調並給排水衛生設備工事 竣 工図	1970/07	竣工
	118	電気設備工事 竣工図	1970?	竣工
	7	竣工図(電気)	1970?	竣工
		電話回線資料	1974	

		改修工事の調査	1977	
外壁改修工事	88	外壁改修工事他	1980	竣工
	146	消防設備	1982	竣工図
	142	空調・衛生設備改修工事	1980	竣工
	155	空調設備改修工事	19820201	
	133	電気設備改修工事 非常照明他	1982	竣工
		外壁補修及び屋上防水補修記録 写真	1983	写真
	37	電気設備改修計画書	1984	
	121	電気設備改修工事	1985	竣工
	120	電気設備改修工事	1985	
地下改修	114	ホンダ八重洲ビル地下一階改修 工事	1987/07	竣工
	117	空調設備改修工事 打合用図面	1988	打合用
	115	空調設備改修工事 施工図	1988	施工
		空調設備改修工事	1988	竣工
耐震補強工事	N-01	竣工図	1998/01	竣工
	N-02	竣工図	1998/01	竣工
	110	竣工図（設備）	1998/01	竣工
	113	設計図	1997	設計
	147	1階・2階改修工事 竣工図	1999/01	竣工
	100	リニューアル計画空調改修工事 竣工図 施工図	1999/03	竣工
	93	3階・6階・9階改修工事		竣工
	98	3階・6階・9階改修工事 写真		写真

	106	八重洲ビル外壁改修工事 竣工 図	2000	竣工
	94	八重洲ビル外壁改修工事 竣工 図	2000	竣工
	90	八重洲ビル天井不燃化及び照明 器具改修工事	2000	竣工
	96	八重洲ビル天井不燃化及び照明 器具改修工事	2000	竣工
	95	非常放送設備・自動火災報知設 備	2001	竣工

ホンダのアーカイブに対する姿勢

原本がバインダーに綴じられているものや、コピーが製本されて1冊にまとめられているものがあり、そのうちの多くは表紙にシールで日付や番号が振られていた。

増改築の変遷

竣工時の図面を見ると、解体時とその姿は内外ともに大きく異なることがわかる。



増築（1970年）

竣工の10年後に東側の敷地を購入し、私道をまたいで増築した。この私道はいまだにビルの1Fを貫き、街の人々に路地空間として利用されている。元々あった非常階段は室内へ取り込まれ、その痕跡が合板で埋められた1Fの非常階段に残る。

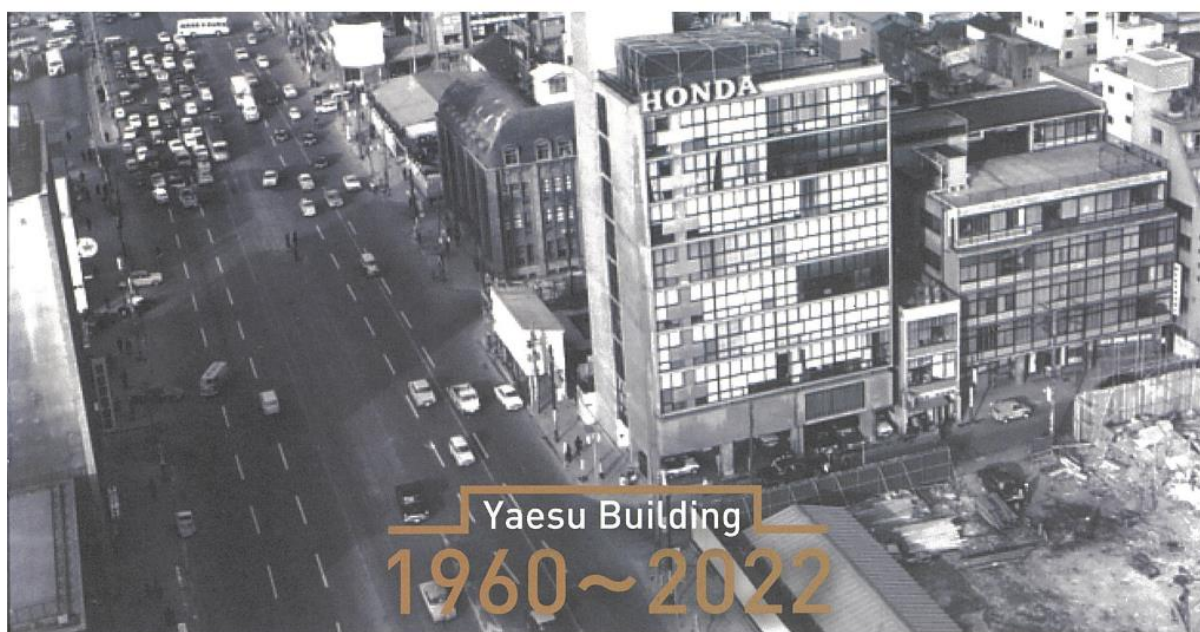
外装改修（1980）

増築の10年後には壁面の老朽化から南面のガラスカーテンウォールを撤去し、ホーロー鉄板貼りの外壁へと大幅に変更した。デザインが酷似する青山ビルの外壁に関する逸話では、設計者が提案した全面ガラス張りのデザインを本田宗一郎が却下し、地震時にガラスが落下して歩行者が怪我をすることのないよう全面にバルコニーをつけるように指示したとされる。青山ビルの竣工よりも5年早く行われた八重洲ビルの外装改修はそこへの布石であったとも考えられる。

ファサードの向き

竣工当時は南面が全面ガラス張りで、十字形の装飾モチーフを用いた存在感のあるファサードとなっていた。HONDAの看板も南面を向き、外堀通りの南からの視線を意識していたと考えられる。当初は平屋建ての中に独り堂々と立っていたが、時代が進むにつれて都市は凄まじい勢いで成長し、数年後には東・南・北面を同じ百尺の高さのビルに囲われるようになった。1980年のガラスカーテンウォールの撤去やそれ以前に行われていたと考えられる看板の西面への取替え工事は、南面からの採光や眺望などの条件が変わり、視線も届かなくなったことから、ビルの「ファサード」が南面から西面へと移り変わったことを示唆している。

「建築の外部というものは都市構成の上で非常に重要なものですね、環境的に一番合ったものを集团的に設計するのがいいんじゃないかと思うんです。環境を考えてその使い道と、その使う人を考え一つの調和のある村を作ることが一番いいんじゃないでしょうか。」（斎藤寅郎, 1959.09, pp. 18-19)



耐震改修（1998）

1995年に発生した阪神淡路大震災の影響からビルの耐震性能への注目が高まった。1998年にはホンダ八重洲ビルでも鉄骨ブレースを挿入する耐震補強を行い、事務所内の床面積を縮小しながらも安全を優先した。カーテンウォールと柱との間に設けられていたクリアランスがここではむしろ仇となり、腰壁となり失われる床面積はその分だけ増加した。



竣工図面から見える当時の姿

屋上

竣工時は周辺街区の中でも頭一つ飛び抜けており、遠くからでも容易に見つけることができた。しかし、高度経済成長期に八重洲エリアの開発が進むにつれ、このビルと同様に当時の高さ上限であった約百尺(32m)の建物が周囲に立ち並んでいく。また、建蔽率の規定がなかったことから、隣の建物との距離はほとんどない。(人間一人分の幅すらもない壁の隙間をどのように施工したのだろうか。)このような条件が重なり、地面のレベルだけでなく屋上のレベルでも建物が連続するようになった結果、屋上同士を空中で繋ぐ防災用のタラップが出現した。

敷地境界線を軽々と跨ぐタラップは当時の法制度の表出であるとともに、隣の建物との密な関係性や町内会などのコミュニティの存在も示唆している。





景観の新旧比較



八重洲ビル屋上から望む東京駅(1960年ごろ)





八重洲ビル南西の鍛冶橋交差点(1960年ごろ)



食堂

契約時の基本図面では食堂は地下1階に配置されているが、新築竣工時には最上階に配置された。そもそも社員食堂という制度自体が珍しい中で、それを交流の場として捉え、もっとも眺望の良い場所に配置したと考えられる。

(結局、匂いがこもるという理由から藤沢武夫が食堂を廃止したという話も伝わる。)

娯楽室

いくつもの卓球台やビリヤード台を置いており、社員の福利厚生や息抜きを重視していたことがわかる。



休養室

ここだけ一段上がって畳が設けられ、和室となっている。現在でも地下一階の休養室には畳が残っており、天井は数寄屋風に木造仕上げで勾配がつけられている。

「まあ今が過渡期でしょうね、座る習慣から椅子へと変りつつあるんですね、ところが習慣を捨てきれない人もいますし、そういう点をどういう風に片づけたらよいか一寸難しい問題ですね。僕としては夫々に長所と好みとを生かした形でとり入れて、例えばおとしよりは畳の部屋から、片一方の息子は椅子に坐った形の調和を生み出したいと思います。」(斎藤寅郎, 1959)

応接室

どの階でも応接室は西面の中央にあり、西面のガラス開口部にぴったり合うように配置されている。これは会議室からの眺望や、採光を意識した結果だと思われるが、正面の外観に多大な影響を与えていることを考えると、むしろこのビルの「顔」をつくるためにこの位置に応接室を縦に連ねたとも考えられる。

役員室

当時のホンダ八重洲ビルには社長室がなく、社長を含めた幹部は6階の役員室に集まっていた。

オープンシステム

「室内には一本の柱もなくオープンシステムとなっているのが特徴です」

「本田式の考えに徹すればいいじゃないですか（笑）今度の本社ビルにしましても、中の間仕切り等は一切考えていないんです。中に取り外しのきくアクションをつけて置けば良いのです。そうして時代に応じ、必要に応じて仕切ったり改造したりという行き方です。」（斎藤寅郎, 1959）

実際に、このオフィスは何度も内部改修が行われ、間取りが変更されている。



会議室



天井あらわし

天井懐がなく、床スラブに直接吹き付けている。照明の配線は露出し、梁が空間にまたがっている。天井懐、OAフロアなど、設備・構造を隠して均質化する手法が普及してきたが、現代ではむしろ天井を取り払い、あらわしとする意匠が増えており、モダニズムへの回帰現象の一部として捉えることもできよう。

あなたのロビー

1階の吹き抜けの螺旋階段を登ると談話室に入る。「あなたのロビー」と称されたこの空間では、(当時は)誰もが自由に入ることができた。「商談だけでなく将来の夢も語ってもらう」ための空間や音環境を考慮していた。また、受付は2階のロビーにあったため(現在はセキュリティ上の問題などから1階にある)、来館者はまず吹き抜け空間を通ることになった。



ルーバー

2階の開口部は西面のガラスと南面のルーバー付きの窓のみ

ホンダ青山ビルのウェルカムプラザ

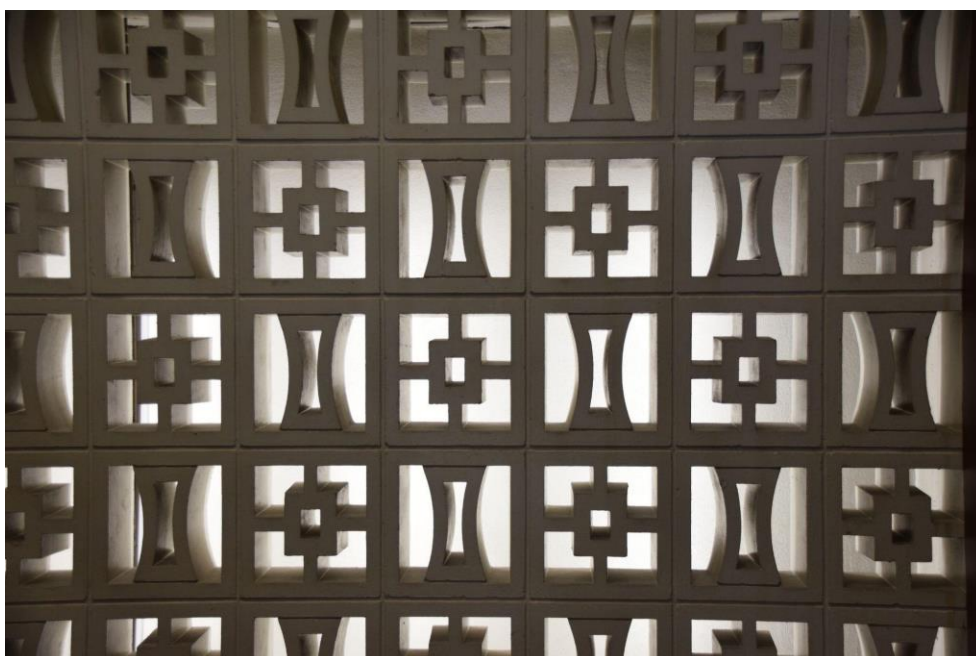
1985年に建てられた八重洲ビルの後継たる青山ビルにもまた、「ウェルカム・プラザ」と呼ばれる自由なロビー空間がある。施主の思想が何代ものビルに渡って受け継がれていく様相を見ることができる。

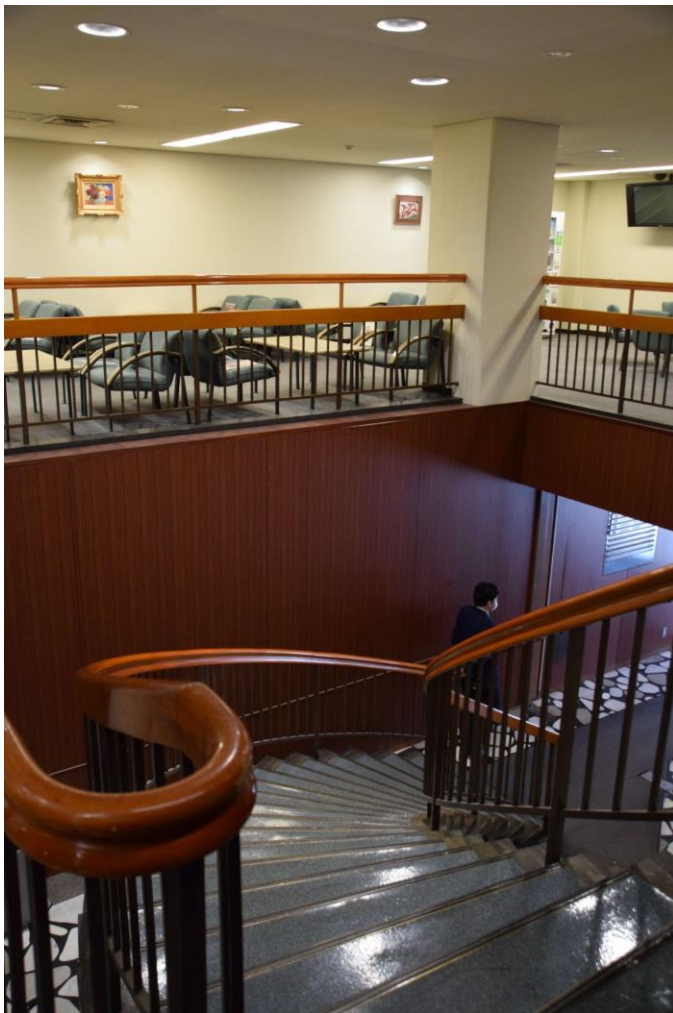
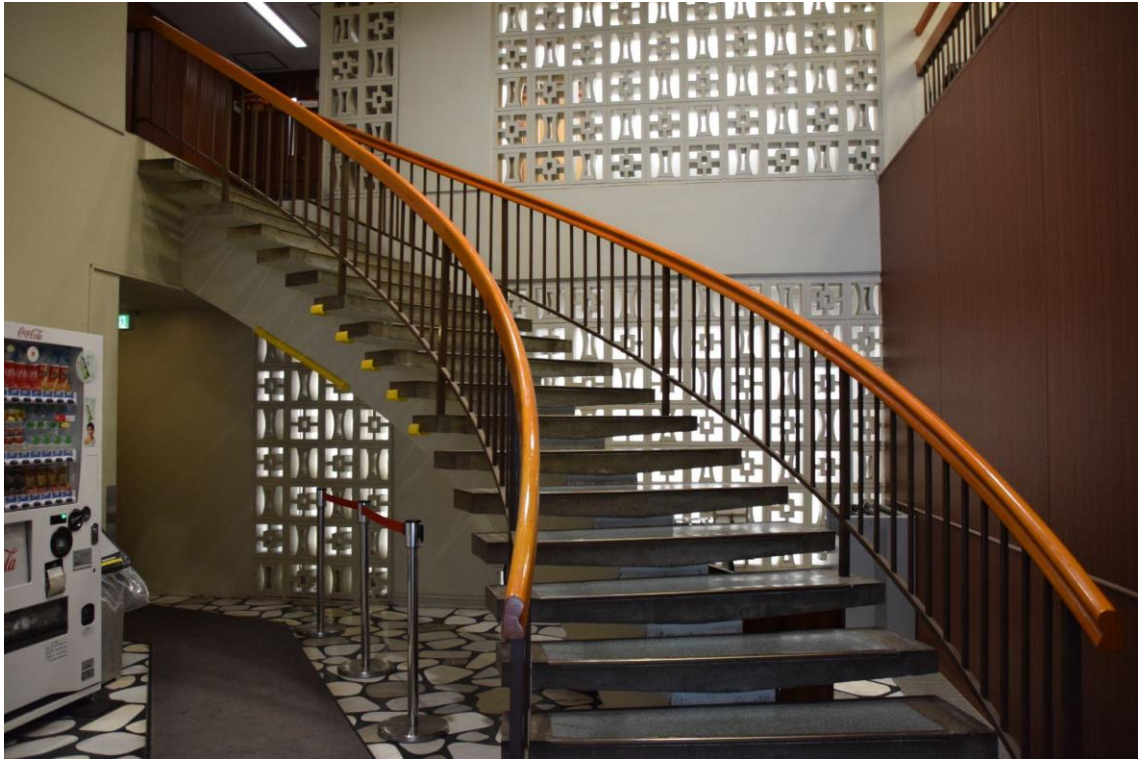
私的空間の公共性

都市や市民に開かれたこのような空間は、それを運営する主体自体がそのような公共性や民主性を内包している。私企業の所有する場だからこそ、公共性を確保することができたのではないだろうか。

吹き抜けと螺旋階段

正面中央で迎え入れたお客様をそのまま右手の談話室ではなく、螺旋階段により一度左手に誘導する。正面には間接照明を用いた彫刻ブロックによるアイストップが設けられ、本社ビルとしての風格を醸し出す。







動線計画

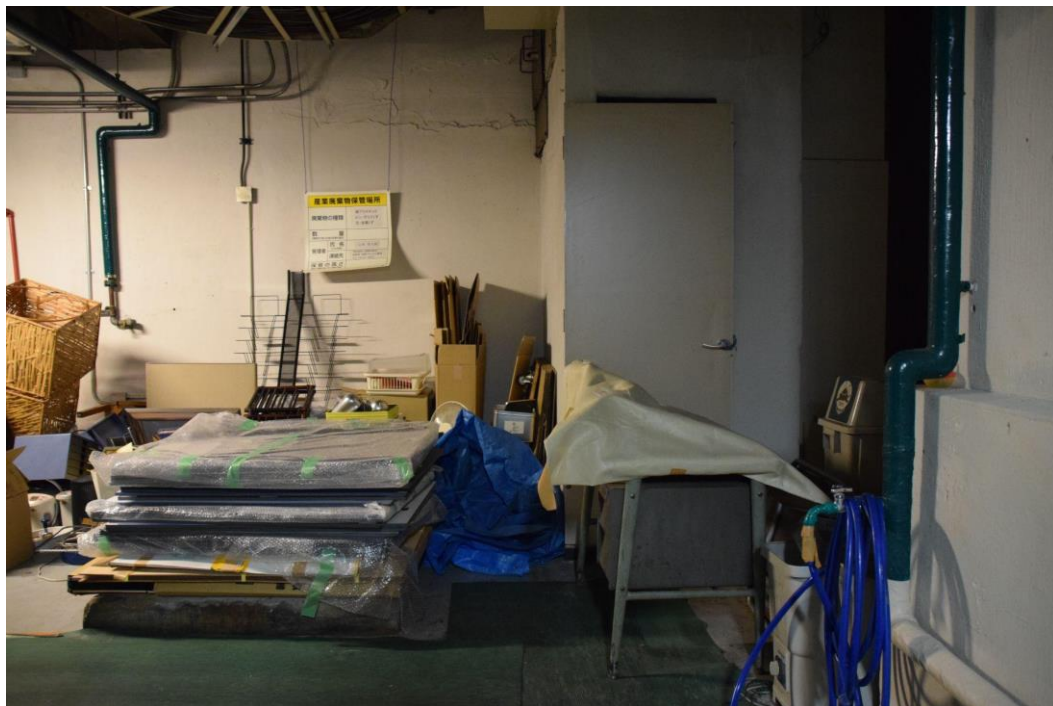
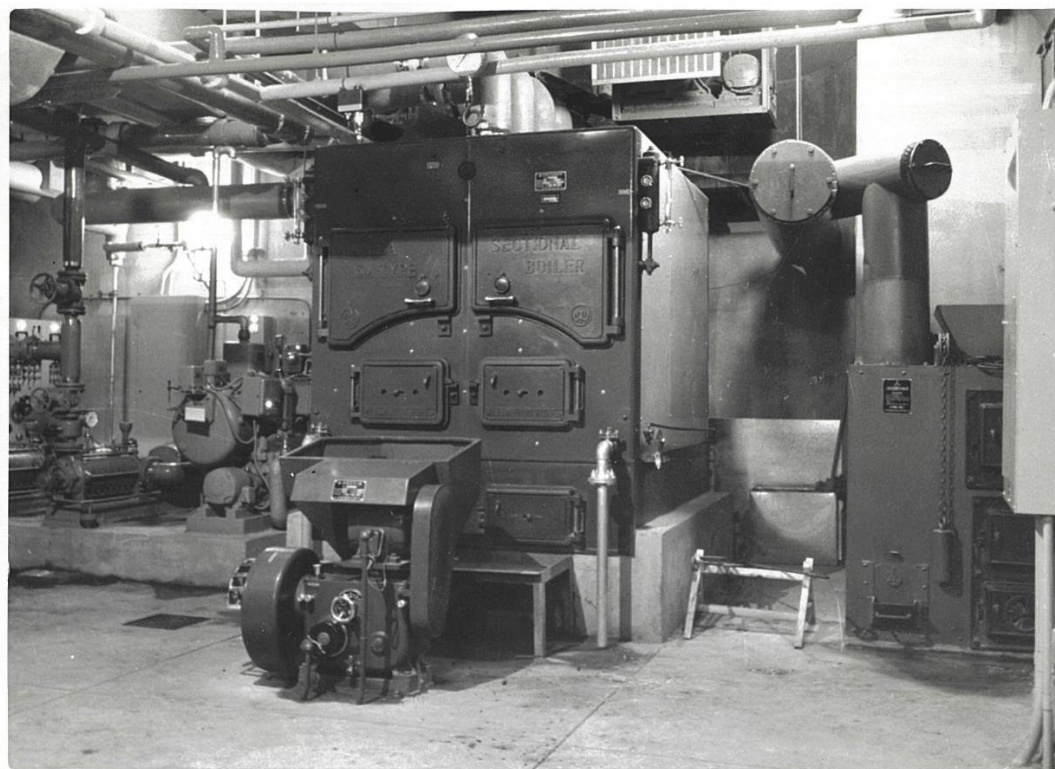
談話室は右手にあるが、螺旋階段を左手に曲げることで、談話室への動線を遠回りさせている。意匠図ではエレベーターホールと談話室が繋がっていなかったが、竣工時の設備図では現在のように回遊性が生まれている。

床 テラゾー現場研ぎ

当時の職人による現場施工の精度の高さが伺える。60年間の耐久性を証明し、解体時もお美しく輝いていた。

ボイラーと煙突

ヒートポンプ以前のビルは暖房をボイラーが担っていた。「石炭庫」「灰溜」「油庫」などの名称が残る。地下2階から屋上まで、現代のPSのように煙突が縦に貫いている。「ビル」と「煙突」は、1960年当時では当たり前の組み合わせだった。



階高

百尺規制は地上の高さの制限であるため、地下の階高に規制はなく、地上階よりもかなり高い階高が地下では実現されている。

構造

躯体のコンクリートは、階ごとに異なり、上階ほど軽い材料となっている。

地下：防水剤入鉄筋コンクリート

1,2階：鉄筋コンクリート

3,4,5階：大島砂利軽量鉄筋コンクリート

6~9階：浅間または赤城軽量鉄筋コンクリート

同様に、梁背も階ごとに異なり、上階ほど小さくなっている。

社報からの引用

「前年に引き続いて大和工場や研究所のレイアウト計画もいよいよ、整備段階に入り、これに伴う資金需要は、当然に六一七月の頃資本金七億二千万へと倍額増資予定させている。そして本年こそ待望の本社社屋建設に踏み切るべき年となるであろう。

...

東京駅八重洲口前本社跡に、鉄筋数層のモダンなホンダモータービルがあたかも会社の創立十周年を記念するが如くに、落成を期待できるのもまたこの新しき年なのである。」（ホンダ社報 1958.01, p. 7)

7.0 Reference

[1] 三井住友トラスト不動産, n.d. : 「東京駅」の開業と発展 ～ 丸の内・大手町. Available at: <https://smtrc.jp/town-archives/city/marunouchi/p04.html> [Accessed November 25, 2024a].

[2] TU Delft, n.d. Architecture Archives of the Future. *TU Delft*. Available at: <https://www.tudelft.nl/onderwijs/opleidingen/masters/aubs/msc-architecture-urbanism-and-building-sciences/master-tracks/architecture/programme/studios/architecture-archives-of-the-future> [Accessed November 25, 2024b].

[3] HCH, 2024. Honda Collection Hall展示物注釈.

[4] 新建築, 1971. 新建築, 株式会社新建築社.

[5] 藤沢, 2009. 松明（たいまつ）は自分の手で. *PHP研究所 / PHP INTERFACE*. Available at: <https://www.php.co.jp/books/detail.php?isbn=978-4-569-70415-9> [Accessed November 26, 2024c].

[6] 垣見, n.d. 垣見油化株式会社INDEX. Available at: <http://www.kakimi.co.jp/098040.htm> [Accessed November 25, 2024d].

[7] Barker, A., 2016. The importance of Architectural Archives. *Architecture SA*. Available at: https://www.researchgate.net/publication/308879256_The_importance_of_Architectural_Archives [Accessed November 25, 2024].

[8] Honda, 2022. Honda社報.

[9] Honda, Honda社報1959年9月号.

[10] Kumagai, R., 2022. Available at: <https://docs.google.com/document/d/1i48YDId>

Kleqiyr9vwp1GsCe2yyUaHmpFurbWdGheR_w/edit?tab=t.0.

[11] Tochibayashi, N., 2023. 「100年に一度」の大規模再開発から、100年後の東京へ. *World Economic Forum*. Available at: <https://jp.weforum.org/stories/2023/02/jp-what-s-behind-tokyo-s-massive-redevelopment-project-forecast-100-years-into-the-future/> [Accessed November 25, 2024].

[12] 三井不動産株式会社 ヒューリック株式会社 鹿島建設株式会社, 都市再生特別地区 (八重洲二丁目中地区) 都市計画 (素案) の概要, 地方創生推進事務局. Available at: <https://www.chisou.go.jp/tiiki/kokusentoc/tokyoken/tokyotoshisaisei/dai10/shiryou1.pdf>.

[13] 坂崎, 2003. ホンダの遺伝子: 受け継がれる創業者・本田宗一郎の精神,

[14] 大澤, 2008. 市街地建築物法における絶対高さ制限の成立と変遷に関する考察 - 用途地域の100尺 (3.1 m) 規制の設定根拠について -, Available at: https://www.lij.jp/html/jli/jli_2008/2008winter_p051.pdf [Accessed November 25, 2024].

[15] 藤原., 2023. 「東京の景色」を変えた規制改革～国・都・区の三重の壁を乗り越えた「東京特区」. *Frontier Eyes Online*.

[16] 藤沢, 1986. 経営に終わりは無い 藤沢 武夫(著/文) - ネスコ, 文藝春秋 NESCO.

[17] 西田, 1986. 語りつぐ経営 ホンダとともに30年, Tokyo, Japan: 株式会社講談社.

[18] 高杉, 1973. 建築人国雑記. 建築人国雑記. Available at: <https://ci.nii.ac.jp/ncid/BN12893088> [Accessed September 25, 2024].