浜離宮から眺めた汐留の風景に関する考察
―都市の軸の成り立ちと高層建築の方向性に注目して―

宇野研究室　　4105030　　車谷　平太

1. 序章
1-1. 研究背景
1995年から開始された汐留(註1)の土地区画整理事業による再開発によって、汐留付近の風景は一変した。特に浜離宮から見える高層建築の群は強い存在感があり、印象的な風景を生み出している。またこの風景の要素はル・コルビジェの都市計画(註2)の要素である高層建築、足下の緑の空間、大量交通と類似している（**図１**）（以下３要素とする）。これら３要素を汐留・浜離宮の特徴とし、考察の手がかりとする事によって、再開発事業によって生みだされた浜離宮・汐留という都市の新たな側面を提示する事ができると考えた。

1-2. 既往研究
先行する研究として、浜離宮については、景観破壊(註3)や景観について民間業者と行政の協議についての研究(註4)、汐留については空間の分断についての研究(註5)がある。しかし汐留・浜離宮の風景それ自体の考察やその形成過程の考察についてはまだ研究が行われていない。

1-3. 汐留・浜離宮の現況の風景　コルビジェとの相違点
３要素に注目し、コルビジェと汐留・浜離宮を比較すると「街区が不整形で高層建築の方向性(註6)が揃っていない。」という汐留・浜離宮の現況の風景の特徴が明らかになった。

2. 研究目的
2-1. 研究目的
背景、既往研究、現況より、汐留の高層建築の方向性とその決定要因と考えられる都市の軸(註7)を明らかにする。

2-2. 研究方法
①文献(註8)と地図(註9)から汐留における土地利用と機能の変遷を、年表とダイアグラムを作成し把握する。
②汐留と周辺の地図(註9)をトレースする。対象は決定要因と考えられる都市の軸とし、街区・街路・交通の変遷から明らかにする。時代は江戸時代/明治-昭和/再開発後の三つに分け比較する。都市の軸を明らかにした後、汐留の高層建物の方向性の分析と合わせ考察する。

3. 浜離宮の概要
浜離宮　1954年松平綱重が15000坪の土地を賜り、埋め立てて邸地とする。1661年綱重甲府の宰相になり、「浜屋敷」「海手屋敷」と称される。1664年29535坪を加える。1704年綱重の子、綱豊（後の家宣）が将軍の養子になり以後将軍の別邸となって「浜御殿」と称された。将軍の遊園、家来のねぎらい、接待の場として機能した。幕末には軍事として海軍所が置かれる。明治には宮内省・外務省が所管し、皇室の遊園、延僚館で外国人の接待の場として使われる。戦後は東京都に下賜され、都民の公園となる。東京湾から海水を取り入る、潮入りの回遊式築山泉水庭として多くの観光客に親しまれ特別史跡・特別名勝に指定されている(文4)。

4. 汐留の変遷
汐留の変遷は全部で四期に分けられる。まず最初は海の埋め立て(以下埋め立て期)(第一期(**図２－１**))である。家康の江戸入府に伴い、江戸の日比谷入り江の埋め立てが始まる。並びに汐留川・東海道の整備も始まり、1624年頃に東海道沿いに町家が並び始める。埋め立てがさらに進むと汐留に芦が広がって生え、鷹狩りの場として機能する。芦の野原はやがて有力大名、親藩大名に割り当てられ武家屋敷として使われる（第二期(**図２－２**)）。1932年頃、龍野藩脇坂家、1639年会津藩保科家、1641年仙台藩伊達家が土地を拝領する。時代が江戸から明治に変わり、1872年に新橋―横浜間で鉄道が開業し汐留は停車場となる（第三期（**図２－３**））。次に1914年の中央停車場（東京駅）が開業すると、新橋駅は汐留駅と名称を変えて貨物駅となる。1986年、物資の輸送が鉄道から、トラックに代わり汐留駅は廃止される。敷地は国鉄の債務処理の為売却され、1995年より土地区画整理事業により十一の街区に分譲され、官民共同で再開発が行われる。現在は15の高層建築が立ち並び、シオサイトと称され商業、住居、業務、文化が複合する都市となっている(第四期（**図２－４**))。

5. 都市の軸の成り立ちと高層建築の方向性の考察
5-1. 江戸時代（埋め立て期、武家屋敷）旧東海道軸
江戸時代初期に旧東海道(註10)・外堀（汐留川・築地川）の整備、汐留の埋め立てが始まる。それに伴い汐留を含む旧東海道以東の地域（東新橋一・二丁目、他(註11)）では街区・街路と汐留側河口は旧東海道を軸(以下旧東海道軸)に作られてる。また周辺の旧東海道以西の地域(註12)や築地では外堀を軸に街路が作られる（**図７－１**）。

5-2. 明治-昭和（駅・貨物駅）　鉄道軸の挿入
明治時代になって汐留が停車場になり、1914年に中央停車場（東京駅）が開業し、東海道本線が延長されることによって、旧東海道に鋭角に交わる軸（以下鉄道軸）が出来上がる（**図７－２**）。しかしこの軸の影響は再開発までは主に新橋駅前の広場にしか見られず、ほぼすべての地域において江戸時代の旧東海道軸を継承している事がうかがえる。

5-3. 再開発事業後(再開発)　環状第２号線の挿入
1995年からの土地区画整理事業により敷地内に、新たに旧東海道軸に水平垂直にゆりかもめ・港区３・４号区画道路、鉄道軸に環状２号線が垂直に、幅員の大きな街路が出来る。これにより汐留の街区は不整形となり、汐留内の高層建築はそれぞれ面した街路に沿った形に配置される（**図７－３**）。つまり汐留の高層建築は、旧東海道軸と鉄道軸の二つに影響を受けており、その内訳は全１５棟中、旧東海道が７棟、鉄道軸が６棟、詳細不明が２棟となっている（**図４**）。

6. 二つの軸の存在による風景への影響
6-1.　くの字のスカイライン
行政からの要望によって立面で連続したUの字のスカイラインを形成する事となる(註13)。さらに配置計画において鉄道軸と旧東海道軸が鋭角に交わる事からスカイラインがくの字になっている。このくの字のスカイラインが東京の丸の内や新宿と異なる特徴的な風景を作り出していると考えられる。

6-2.　面をなす高層建築群
浜離宮から見ると手前と奥の高層建築が重なり面をなしている（**図６**）。これは街区が不整形なので、高層建築が秩序だって配置されていない事と横幅が広い事、鉄道軸と旧東海道軸の高層建築の方向性のずれによって起こる、視線の止めにより生じる物と思われる。視線の止めについて、視点を大手御門側と中島の茶屋側の二点を取って次に考察を行う。

6-2-1. 中島の茶屋側からの眺め　正対する鉄道軸の高層建築
浜離宮から見て、手前の高層建築の間から奥の高層建築が見える事により重なる事と、視線が横幅の広い鉄道軸の高層建築と正対する事によって止められる事になり、面を意識させられる(**図５・図６**)。

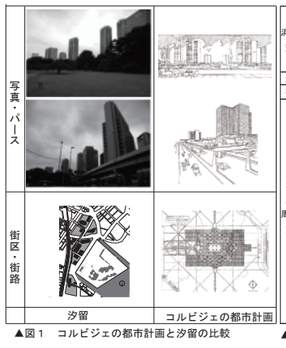
6-2-3. 大手御門側からの眺め　視線奥に横たわる高層建築
浜離宮から見て手前にある鉄道軸の高層建築と視線が同じ向きに流れるが、奥に横たわっている旧東海道軸の高層建築によって視線が止められ面を意識させられる(**図５・図６**)。

7. 結論
埋め立て→武家屋敷→駅・貨物駅→再開発事業と機能が変遷してきた汐留において、鉄道軸と旧東海道軸という二つの都市の軸が存在していることが明らかになった。

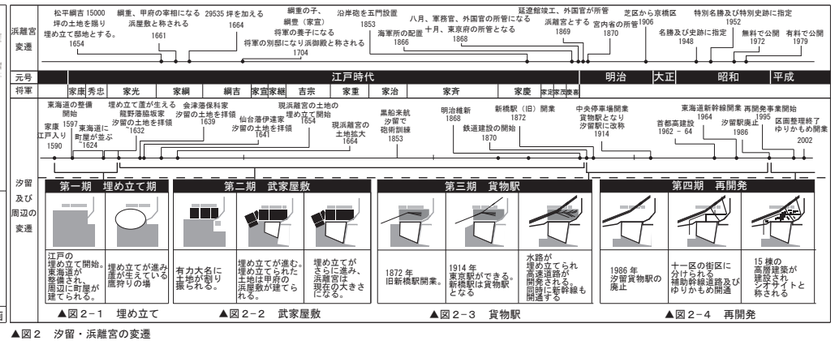
二本の軸の考察として江戸から継承されている旧東海道軸と、再開発によって出来た鉄道軸という事が挙げられ、この二本の軸が高層建築の方向性の決定要因となっている。

この二本の軸によって高層建築の方向性が二つ存在する事により浜離宮から眺めた汐留の風景に特徴が生まれている。特徴として高層建築郡のくの字のスカイライン、面をなす高層建築群がある。

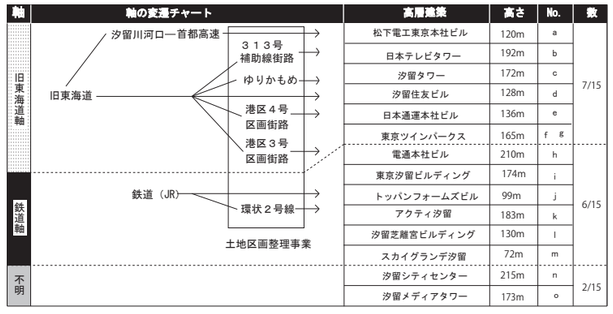
今後の展開として、具体的に土地区画整理事業による再開発の計画について、「都市計画道路」、「個々の高層建築の設計者の意図」、「マスタープラン」などの項目について考察をすることが考えられる。



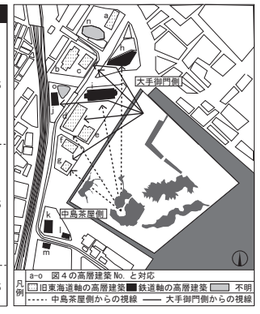
▲図１　コルビジェの都市計画と汐留の比較



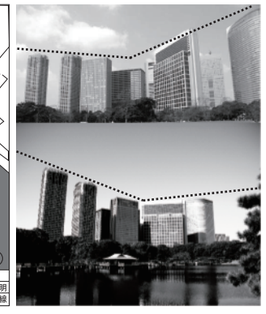
▲図２－１　埋め立て　▲図２－２　武家屋敷　▲図２－３　貨物駅　▲図２－４　再開発

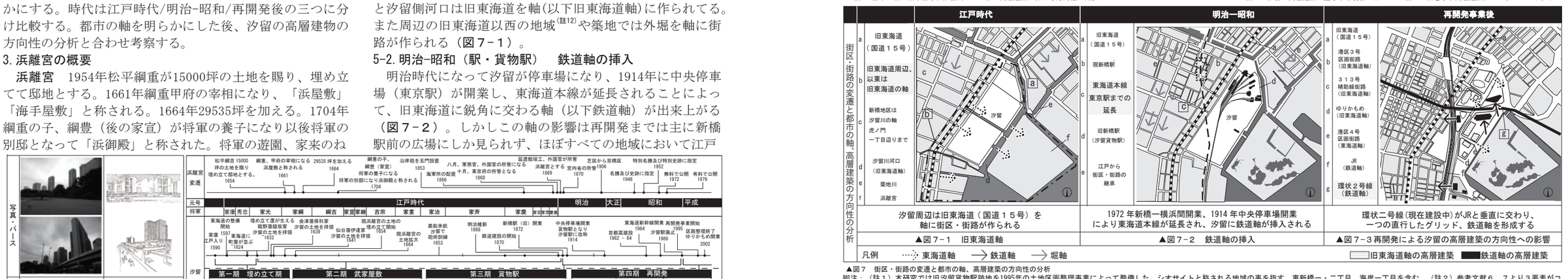


▲図４　都市の軸の成り立ち、汐留内の１５棟の高層建築における方向性の内訳



▲図５　汐留の高層建築の重なりと視線の止め


▲図６　面をなす高層建築、くの字のスカイライン



▲図７－１　旧東海道軸　▲図７－２　鉄道軸の挿入　▲図７－３再開発による汐留の高層建築の方向性への影響

▲図７　街区・街路の変遷と都市の軸、高層建築の方向性の分析

脚注；（註１）本研究では旧汐留貨物駅跡地を1995年の土地区画整理事業によって整備した、シオサイトと称される地域の事を指す。東新橋一・二丁目、海岸一丁目を含む。（註２）参考文献６、７より３要素がコルビジェの都市計画の特徴と仮定し、参考文献６に掲載されている２５の都市計画において３要素を確認した。結果３要素すべてにおいて過半数以上確認できたので、本研究では３要素をコルビジェの都市計画の特徴として扱う（註３）参考文献１より（註４）参考文献２（註５）参考文献３（註６）多くの高層建築を直方体に近似する事ができると考え、本研究では二つ辺の延長、直行する二方向を方向性とする（註８）本研究では街区や街区のグリッドの方向性を決定している要因の事を「都市の軸」と呼ぶ。高層建築の方向性は街路、街区に従うと考えられる。よって都市の軸が高層建築の方向性の決定要因と仮説を立てた。（註７）参考文献４、参考文献５、参考文献６（註９）使用した地図　『港区近代沿革図集』『ゼンリン住宅地図2008年度版』（註１０）（註）東京においては現在の国道１５号にあたるが、神奈川からは国道１号にあたる。（註11）浜松町一・二丁目、芝大門一・二丁目、内幸町二丁目（註12）新橋一・二・三丁目、西新橋一・二・三丁目、虎ノ門一丁目（註13）スカイラインの形成は行政の要望になされる。参考文献（２）より

参考文献；（１）進士五十八ほか「東京都文化財庭園の景観破壊と現況」1989年造園雑誌52巻5号ｐ．43（２）伊藤　悠太「庭外眺望保全の実態に関する研究～浜離宮恩賜庭園を事例にして～」（３）佐藤　栄治　吉川　徹　「都市再生緊急整備地域汐留におけるアクセシビリティに着目した都市の立体空間構成に関する研究」（４）浜離宮庭園　小杉雄山著　東京都公演緑地不監修・東京公園文庫（５）「将軍の庭-浜離宮と幕末政治の風景」水谷　三公著　中公叢書（６）新橋駅発掘　考古学から見た近代　福田敏一著　雄山閣（６）「ル・コルビジェ全作品集第１-８巻」ウィリ・ボジカン編　吉阪隆正訳（７）荷風とル・コルビュジエのパリ　東秀紀著　新潮選書