都市デザインプロセスと歴史的 文脈に関する考察

STUDY OF THE PROCESS OF URBAN DESIGN WITH HISTORICAL CONTEXT

土田 寛 — * 1

キーワード：
都市デザイン, プロセスデザイン, 官民協働, 歴史的資源, 文脈

Keywords:
Urban design, Process design, Public-private Partnership, Historical elements, Context

Hiroshi TSUCHIDA — * 1

This study is about a trial of succeeding a historical context to the redeveloped area in Shiodome, the center of Tokyo. Public-Private Partnership has been maintained by area-management. Divided sites with constructed infrastructure have rooted in common historical context, such as daimyo residences and the first train station of Japan. Urban design in Shiodome has had a role of designing the historical meaning in actual space and realizing to visualize the meaning with many kinds of resource, from old bricks of Meiji period to documents of excavation. Historical succession has been realized in Shiodome by local community of land owners that recognised the importance of design activities of area-management and pursued their own design in public space. This study suggests that urban design has a possibility of succeeding historical context to development under local community's initiative.

1. はじめに

近年、都市再生特別措置法などにより進められている各種の取り組みは、緊急整備地域の位置づけの下に既存の都市計画を白紙にした上で民間発意の創意工夫によって事業が進められている。これら緊急的な課題に取り組む、一方で、都市には中長期的、総合的なビジョンの構築とその着実に堅実な実行も求められる。持続的な都市づくりには、利便性を確保するハード面の整備にとどまらず、地域に暮らし、働く人々にとっての生活空間として、ヒューマンスケールに配慮した都市空間づくりの必要性が認識され始めているようである。歴史的な資源の保全や活用は、経済的、財政的に厳しい開発環境にあって困難さを増しているように感じられるが、即地的に培われた歴史・文化の継承は、地域が主導する街づくりにおいても街のアイデンティティの基盤となり重要である。歴史的資源と都市デザインに関連する論文等については、渡辺恵子、田原幸夫らが汐留再開発地区における旧新橋停車場の復元計画について詳細に述べている^{1) 2)}。また、都市デザインと歴史的資源の保存については、田中絢人が横浜市のまちづくりを題材にして歴史的資源の保存と都市デザインの関係を考察している³⁾。前者は、国指定史跡であった「旧新橋横浜間鉄道創設起点」、いわゆる0哩が立地していた汐留地区のひとつの街区開発に際して、旧駅舎の復元を通じて史跡の保全状況とデザインの可能性を論じている。一方で、後者は横浜市が多面的かつ機動的に展開してきた都市デザイン行政の中の歴史的な資源の利活用に着目し、その経緯と変化を捉えて論点を導出している。

歴史的な資源の利活用については、建築、造園などの様々な局面と段階で展開されているが、ここでは都市空間レベルで総合化、再

構築を行うこと、その社会性や意味性に配慮することが都市の文脈の継承につながる可能性について考察する。また、地元の街づくり協議会が進める地域主体の継続的で多角的な活動をベースに歴史的資源の再デザインや総合化について考察し、歴史的な文脈の継承と都市デザインの可能性について論じる。筆者は、1998年から地元協議会とともに公共施設（道路、広場・公園など）や再開発等促進区を定める地区計画に位置づける準公共空間（2号施設、地区施設、有効空地等）を中心に汐留地区全体の景観形成のあり方を検討しており、現在は街づくり協議会の都市デザイナーとして計画、設計、デザイン監理、エリアマネジメントなどの都市づくり全般に携わっている。

2. 汐留地区開発の契機

1986年に国土庁、運輸省、建設省の3省庁が検討委員会を組織して「汐留駅周辺地区総合整備計画」を策定している。この中で、情報化、国際化にふさわしい世界都市東京が標榜され、業務・商業機能、文化・交流機能、居住機能などの導入と綿密な需要予測に基づく高次の基盤施設整備が方向付けられている。また、公有地払い下げによる土地価格の高騰などの経済的な影響が懸念されたことから公共性の高い一体的な整備が必要として、面整備手法の導入と地区計画による誘導策が求められ、土地区画整理事業（以下、区画整理）及び再開発等促進区を定める地区計画（以下、再地区）を行う枠組みへとつながっている。

3. 官民協働による都市デザイン：官民協働体制への転換

汐留地区の都市づくりの大きな特徴として、街づくり協議会（以下、協議会）の活動⁴⁾があげられる。区画整理および再地区の都市計画決

¹⁾ 東京電機大学未来科学部建築学科 准教授・博士（工学）
〒101-8457 東京都千代田区神田錦町2-2

¹⁾ Assoc. Prof., Dept. of Architecture School of Science and Technology for Future Life, Tokyo Denki Univ., Dr. Eng.

定に際して、1995（平成8）年に協議会（第一次）が設立されている。これは、社会経済的状況に配慮して土地の払い下げに先行して進められた計画・事業決定であり、特に再地区については地区整備方針のみの決定であることから、ＪＲ線東側のいくつかの大規模地権者は含まれていない。現在の協議会につながる協議会（第二次）の体制となるのは、1997（平成10）年に国鉄清算事業団がＡ、Ｂ、Ｃ街区などを払い下げ、これらの土地取得者が決定した段階である。第二次の協議会は、区画整理事業の円滑な推進と各者が協調して策定していく再地区の地区整備計画を秩序立てていくための枠組みと想定され、公共主導の組織の色合いが強いと考えられる。再地区の地区整備計画が策定される段階で初めて、準公共空間（２号施設、地区施設等）が具体化し、それらと一体的に整備されるべき道路等の公共施設が区画整理事業費不足から質的な整備水準の差が顕在化するおそれが生じた。そこで協議会では自ら都心の一角を担う汐留地区の将来像を明確化する（再定義する）必要性を感じた。さらに官民協働により将来像を重視していく体制を整えた。（表１）。

公共施設のデザイン調整については、区画整理の施工者である東京都において、基本的な個別施設の計画、設計案を協議会に提示する。協議会は、全体の都市デザインマスタープランを基本として具体的な設計案に再構成したものを提案する。また、施設管理者との協議調整についても、協議会の都市デザイナーとして自身が、直接的に関与して最終案をとりまとめる。さらに、土木施設では監督員による性能チェックに偏った監理になりがちであるが、素材、色彩、樹形に至る項目について、施工段階までデザイン監理を行うプロセスを設定している。

４．都市デザインに関する基礎的検討

（１）各種関連計画と歴史的資源の関係

①初動期の上位計画等

初動期（1995年）の土地利用計画検討する内部資料における上位計画を概観すると、四全総を頂点とする成長路線の基本戦略の中にあって、世界都市東京の都心部を担う一等地として、国際化に対応する機能が求められていることが分かる。将来、増大すると想定された業務商業機能を高容積率で実現することが主眼に置かれておられる（表２）。また、同内部資料の中では成熟社会への布石となる歴史的な資源への配慮として、文化財等の法的位置づけのあるものに限定された記述があるのみである。

②港区景観マスタープラン

再地区の地区整備方針（平成４年）と地区整備計画（平成10年）の間、平成９年に港区が景観マスタープランを策定している。開発指向が続く中で景観マスタープランは、強制力は持たず歴史的な資源への配慮を求めるものとなっている。目標のひとつに地域の歴史的文脈を継承するを掲げ、建築や都市開発にあたっては、古くから残る樹木、板碑、地域に伝わる民話や伝承など、地域の生活や歴史を感じさせる要素との関連性に留意し、活用していくことを求めている。

③再開発地区計画 地区整備計画（平成10年決定）

地区整備方針（平成４年決定）では、その性格から歴史的な資源の利活用までの詳細な記述はされていないが、具体的な内容については各街区が地区整備計画を協調して策定している。再地区は、容

積率インセンティブ型の計画手法であり、都市環境への貢献とバランスするように容積率の割増を行う。歴史的、文化的な要素に対する配慮については、東京都の運用基準に規定がある（表３）。様々な地域貢献内容を評価して容積率の割増量を定量的に算出するが、評価段階の考え方や定量化方法などに技術的な課題が存在するという側面もある。汐留地区の地区整備計画の中では、文化財保護法に基づく史跡指定を受けている「史跡新橋横浜間鉄道発祥の地」に関して、歴史性と文化性を街づくりの要素として取り入れるとして旧新橋停車場の復元などが計画に盛り込まれている。

④汐留遺跡調査からのデザインモチーフ

汐留地区は前述の国指定の史跡が存在していることから、区画整理の中で大規模な埋蔵文化財調査が実施されている。平成元年に実施された試掘調査によって江戸時代及び近代以降の遺構や遺物の存在が確認され「周知の埋蔵文化財包蔵地」の指定がなされる。ＪＲ横須賀線は構造耐力的な問題から除かれた、全体で約14.2haにおいて発掘調査が行われている。大きくは、臨海新交通・地下鉄部分と

表１ 汐留地区開発の略歴

	背景	鉄道関連	汐留地区開発関連
1982(昭和57)年	第1次中曽根内閣発		
1983(昭和58)年	第2次中曽根内閣発		
1984(昭和59)年			品川貨物駅(国有地)払い下げ
1985(昭和60)年			汐留駅周辺地区総合整備計画策定調査
1986(昭和61)年	第3次中曽根内閣発 足	国有鉄道改革法 国鉄分割民営化関連法 成立 汐留駅廃止	
1987(昭和62)年	日本国有鉄道民営化		汐留地区新都市拠点整備事業総合整備計画調査
1988(昭和63)年			汐留地区事業化方策調査
1989(平成1)年			総合都市交通体系調査
1990(平成2)年			都市計画道路補助313号線等都市計画決定
1992(平成4)年			土地区画整理事業・再開発地区計画等 都市計画決定
1993(平成5)年			都市計画道路環状2号線(有明～東新橋間) 都市計画決定
1995(平成7)年			土地区画整理事業事業計画決定 東京臨海新交通(ゆりかもめ)開業
1996(平成8)年		「旧新橋停車場跡」を史跡名称を変更(駅舎とプラットホームに拡大)	
1995(平成8)年			汐留地区街づくり協議会設立(第一次)
1997(平成10)年			汐留地区街づくり協議会設立(第二次)
1998(平成10)年			再開発地区計画変更・汐留西地区街並み誘導型 地区計画都市計画決定
2002(平成14)年			有限責任中間法人汐留シオサイト・タウン マネージメント設立
2007(平成19)年			汐留地区街づくり連合協議会に改組
2009(平成21)年			一般社団法人汐留シオサイト・タウンマネー ジメントに改組

表２ 初動期の上位計画等（1995年）

東京都	第四次全国総合開発計画 (1987年（昭和62年））	東京の都心及び臨海部においては、汐留地区、13号地等の整備を推進し、国際化・情報化に対応した新たな業務市街地の整備等総合的な整備を進める
	第3次東京都長期計画（都心・副都心ゾーン） (1990年（平成2年））	汐留地区では、居住機能やオープンスペースを確保しながら、世界都市にふさわしい業務、商業、文化等の施設建設を誘導し、新しい街づくりを進める
	東京都再開発方針 (平成5年度)	地区の再開発整備等の主たる目標：2号地区・都心と臨海部の結節点にあって、国際化に対応した多様な機能を持つ新たな拠点として整備する
	業務商業施設マスタープラン (1994年（平成6年））	オープンスペースの確保や都市基盤の整備にあわせて21世紀の複合市街地を目指した多様な関連都市機能（住宅、商業、文化、サービス）の導入により、高次の複合開発を促進し、さらに、都心部にこれまでみられない居住機能と一体となった就業施設など、新たなオフィスニーズに対応した就業環境の創造を図る
港区	港区基本計画 (昭和62年～平成6年度)	汐留地区などの開発動向が激しく計画的整備が必要な地区については、定住人口の確保・増大、住環境の整備・保全、景観の向上など、均衡のとれた開発がなされるよう、整備計画を策定し適切な指導・誘導に努める

表３ 再開発等促進区を定める地区計画運用基準（東京都）

策定基準	1. 区域の要件	(10)有効空地	イ 対象	重要文化財指定建築物、歴史的建造物などの保存に係る敷地の部分
		(13)公共公益施設の整備の推進	カ:表-7	歴史的、文化的環境の保全、整備に資する施設:文化財保護法に基づく条例などの定めにより、現状重要な規制及び保存のための措置が講じられている建築物、土木構造物、遺構など
	2. 都市環境への配慮と周辺市街地との調和	(4)都市環境への配慮	イ 歴史的又は文化的環境	当該区域又は周辺地域において良好な歴史的又は文化的な生活環境形成されている場合は、それらと並び、コミュニティ空間などの維持、保全や継承、調和に十分に配慮すること
技術基準	3. 評価容積率の設定の方法	(4)歴史的、文化的環境の保全、整備に資する施設計画の評価	ア 重要文化財指定建築物及び歴史的建造物等の保存、修復の計画	(ア) 建造物全体を登録文化財等として保存する場合には、その床面積に相当する部分の敷地面積に対する割合を評価容積率として設定できる (イ) 建造物全体の外観又は建築的に価値のある外壁などを保存する場合は、保存、修復等の困難性などに応じて、一定の評価容積率を設定
	4. 有効空地算定基準	(3)有効係数	イ 特例	(エ) 重要文化財指定建築物及び歴史的建造物等の保存に係る敷地の特例

その他に分けられた。前者は汐留遺跡調査会が平成3～5年度に発掘調査、平成6～7年度に整理作業を行った⁶⁾。後者は東京都埋蔵文化財センターが平成4～12年度まで発掘調査を平成6～18年度まで整理作業を行った¹³⁾。これらの調査により、江戸期の龍野藩脇坂家の御殿と思われる建物の礎石や隣地と分けるための境の堀、さらには仙台藩伊達家の敷地内で船着場、奥向きの御殿・御殿門、表門、長屋などが発見されている。特に脇坂家、伊達家の双方の屋敷跡から池を配した庭園跡が発掘されているが、隣接して現存する浜離宮、芝離宮が回遊式の庭園を有しており、当時の空間イメージを今に伝えている。また、鉄道関連についても旧新橋停車場の建物礎石やホームの一部などの施設も出土している。これらの大規模な調査及び整理作業が行われ、地域の将来像を想定する時期に先行して進められたことは、歴史的な資源の利活用に際して少なからず影響があったことは事実である(表4)。

5. 協議会による都市デザイン提案と歴史的資源

(1) 都市デザインコンセプト

汐留地区の整備の特徴は、東京都が区画整理を用いて公共施設を整備し、民間事業者が街区の整備を行うということを、同時併行に進めた点が挙げられる。このときに、容積率インセンティブ型の手法である再地区が適用されたため、2号施設等の準公共施設の整備が必然となり、それらは物理的な整備水準が求められるとともに、公共施設と空間的に一体化することから質的な水準も求められた。このことが官民双方に設計、施工のプロセスごとのデザイン調整を誘引した。区画整理に着手した当初は、施行者である東京都は事業収支の見通しが、必ずしも思わしくないことから、公共施設の整備水準が必要最小限の規模、標準仕様にとどまる可能性が強く示唆された。そのため、協議会は計画通りの規模での整備、良質な素材の採用やデザインへの変更が協議の獲得目標として認識された。多くの企業が本社を構えるという街の特性とも関連して、自分たちの街への愛着ともつながる都市空間の有り様への関心が強かったことも関係がある。都市デザインのコンセプトは、海外の設計事務所と当方が共同でとりまとめ、タイダルパーク・アンド・アートウォーク(汐の満ち引きを感じさせる公園都市と芸術を感じさせる歩行者空間)とした。これは、包括的な意味での自然回帰、持続する歴史文化イメージの構築であるが、当地区に隣接する浜離宮をイメージモチーフとする柔らかい設定となっている(図2)。

(2) 都市空間設計のガイドライン

前述の都市デザインコンセプトは、あえて公共、民間の敷地境界意識を超えて都市空間のイメージとして提示している。民間側にとっても整備の進捗状況の異なる中で、それぞれの街区の計画設計と如何に整合させるかは大きなトライアルであった。しかし、この曖昧なコンセプトイメージを、従来型の土木の計画設計を行う東京都側が解読不可能な状況は想像に難くなく、全体を延長と幅員で計画決定し、整備路線に分解し個別に設計および工事を行うという流れではなく、コンセプトイメージを大前提として個別路線と全体空間を機能面にとどまらず、空間的な有り様について相互に関連づけながら進める都市デザインの流れを示すことにより、理解の深度を段階的に深めていくことが、空間実現へのプロセスにとって重要な

だった。そのため、関係者協議を念頭に置いて、整備路線別に分解するのではなく、あくまで地区全体を対象として都市空間設計図(全体図)、舗装計画設計、植栽計画設計、照明計画設計、サイン計画設計、ファニチャー計画設計などの個別分野に分解して整理しつつ、ヒューマンスケールへの配慮と併せてアートワークの中に歴史的な空間性を実現するとしている(図3)。このように緩やかなガイドラインとすることにより、個別施設の計画設計の協議調整に柔軟さを持たせ、土木設計におけるデザイン監理というステージを用意することとなった。その結果、協議会が都市デザインに継続的な関与をする

表4 汐留地区の略歴

	汐留および世相全般	鉄道関連
17世紀(江戸時代)	現在の汐留地区のほとんどは葦原(脇坂家の下屋敷) 武州豊嶋郡江戸庄園(1632年)	
	脇坂家、伊達家、保科家の藩邸が立地 明暦江戸絵図新添江戸之図(1657年)	
1869(明治2)年		鉄道建設が決定、翌年1870(明治3)年から建設開始
1872(明治5)年	銀座大火(西本願寺、外国人旅館等焼失)	鉄道開業(新橋一橋浜間)
1887(明治30)年		鉄道関連工場が増築され敷地全体に広がる
1909(明治42)年		扇森駅が開業
1914年(大正3)年		東京駅(中央停車場)開業 新橋駅は貨物専用の汐留駅 扇森駅を新橋駅に改名
1923(大正12)年	関東大震災・新橋停車場消失	
1934(昭和9)年		汐留駅の大改良工事 (本格的な貨物駅への機能強化)
1958(昭和33)年		「O唯標識」を鉄道記念物に指定
1954(昭和40)年		「旧新橋横浜間鉄道創設起点後」を国史跡に指定
1986(昭和61)年	第3次中曽根内閣発足	国有鉄道改革法及び国鉄分割民営化関連法成立 汐留駅廃止
1987(昭和62)年	日本国有鉄道民営化	
1996(平成8)年		「旧新橋停車場跡」を史跡名称を変更 (駅舎とプラットフォームに拡大)

図2 都市デザインコンセプト

図3 都市デザイン設計書(全体・アートワーク)

写真1 B街区 旧新橋停車場(復元)

というシステムをつくることにつながった。

6. 具体的なデザイン展開

(1) 街区（民間敷地）における取り組み

① B 街区における旧新橋停車場建築の復元

発掘調査により関東大震災で焼失した旧新橋停車場の礎石部分が発掘された。これはアメリカ人建築家ブリジェンスによるもので、外国人旅館（通称築地ホテル）と同じ設計者であったが、図面がなく、また文献などから判明した当時の建築材料もすでに手に入らないなど復元に向けた技術的、学術的な課題が克服された再生と報告されている²⁾。一方で、都市デザインとして全体的にみると史跡として礎石等の部分を埋め戻しを行うことから、現況の平面的な位置についてはそのままであるが、当時のグランドレベルよりも若干高い位置に復元がされていること、さらには駅舎部分と空間的に一体化するホーム部分が諸事情の中で部分復元にとどまっていることが特徴としてあげられる。これは、地下部分も含めた新設建築用に敷地部分を確保しなければならないことに併せて、新橋駅からのメイン動線となる区街3号線と大規模な地下歩行者専用道路の整備が予定されていることから当時のままのホームの復元は不可能であったとも考えられる（写真1）。

② C 街区における旧新橋停車場ホーム先端部のイメージ表現

旧新橋停車場のホームの先端部は、区街3号線を超えてC街区の敷地内にまで達していたことが発掘及び各種資料から分かっている。この区街3号線と補助313号線がT字路を形成する部分は地下鉄大江戸線のコンコース階を兼用する広幅員の地下歩行者専用道路が整備され、これに接続する形で各隣接街区に再地区に位置づける2号施設の広場としてサンクンガーデンの整備が義務づけられている。C街区に位置するホームの先端部もこのサンクンガーデンの部分にあたるが、この広場は2号施設であると同時に有効空地の一部ともなっており、史跡指定などの法的な根拠がない場合は基準からも構造物などを設置することは難しい。そのため、C街区では広場内に舗装のパターンと材料（色彩）を工夫し、LEDの埋め込み照明を施すことにより、ホーム先端部および軌道の位置について造形的なイメージ表現を行っている（図4）。

③ D 南街区における間知石の活用

汐留地区は江戸時代には、仙台藩や龍野藩などの藩邸が立地していた。発掘調査を通じて、多数の遺構や遺物が確認され、特に藩邸の建物の基壇部や船着場などに用いられていた間知石が多く出土している。事業に係る行政内の連携により利活用への道筋が立てられた。D南街区（分譲住宅街区）では、再地区により整備された広場内の植栽地や階段、土留めなどにこれらの藩政期の石積みが再現されている（図5）。

④ E 街区における史跡記念碑の一文字

E街区のサンクンガーデンの植栽地の中に”間”という一文字だけが刻まれた石碑がある。これは1954年に国が指定した「史跡旧新橋横浜間鉄道創設起点跡」の石碑の一部である。開発が始められる際に、国鉄清算事業本部が史跡の存在や汐留貨物駅がここに存在した歴史を開発地区全体にまたがる形で残す手だてはないかと考えた末に、これから汐留の街づくりを担っていく各街区の土地所有者ら

に石碑の文字を一文字ずつに分割し寄贈した（写真2）。

(2) 公共施設における取り組み

① 地下歩道内のホーム形状のマーキング表現

B街区ならびにC街区で整備されている旧新橋停車場関連の歴史的資源の活用を関連づけるために、地下歩道空間でもデザイン検討を行っている。この地下歩道は、計画幅員40m通りに整備するかを長く議論して、その後のエリアマネジメントへ発展するきっかけとなる施設である。時間的な制約もある中で計画設計を進めたため、デザイン監理の中でデザイン変更を行い、C街区のホーム先端のマーキングと連続して地下歩道内にもマーキングを施すことができています。B街区からC街区にいたる昔のホームを直接的ではないが、イメージとして再現することにより歴史的な文脈を埋め込むデザイン

図4 C街区 ホーム先端部表示デザイン

図5 間知石の利用

写真2 史跡表示のひとつ

図6 ホーム形状の表示デザイン

図7 停車場とホーム先端部をつなぐ歩道内の表示

になったと考える（図6、図7）。

②イタリア公園の転車台礎石表現

汐留地区西街区に整備された広場内に、旧新橋停車場に設置されていた転車台の礎石が舗石の一部として埋め込まれている。これは、JR線東側に展開していた駅構内から発掘されたものであるが、発掘された位置への保存は施設建築物との調整の結果、難しいことがわかり処分される可能性があった。この歴史的資源の活用については、港区の強い意向もあり活用できる場所を協議会で検討した結果、現在の港区施設内の位置への配置が決まったものである（図8）。

③イタリア庭園の火力発電所煙突土台の煉瓦積

旧新橋駅構内に存在していた工場等に電力を供給する火力発電所の遺構（煙突の土台）が発掘された。当初はそのままの形状による保全活用が意図されたが、公共施設内、民間施設内の双方に場所、スケジュールともに余裕がなく移設のために解体されることとなった。同時期に検討を行っていたイタリア庭園では、地下に走るJR横須賀線の、構造体の強度の問題から上部積載の増減が制約される中で、道路から3mの高さがあるというレベル差が課題となっていた。庭園レベル、デッキレベルという段階的なレベル設定により、これらの課題に対応しつつ、その修景にレンガを活用することとした。（図9）。

(3) 現代的な再デザイン等の提案

①車止め（汐留通りポラード）

鉄道発祥の地に関連した歴史的資源の活用を図ってきたB街区、C街区に接して整備される汐留通りについては、公共施設内においてもイメージを共有できるエレメントの導入を図ることが必然と考え、実物の鉄道レールの鋼材を用いたオリジナルデザインの車止めを製作している。当初、発掘されたレールの利用も想定したものの文化財の直接の利用はできなかった経緯がある（図10）。

②浜松町交通広場

地区の南端部に位置する交通広場である。浜松町駅の分散型交通広場のひとつとして計画されたこの広場は、駅舎の道路付けの関係、高架鉄道の空間構造的などから自動車や歩行者の動線について課題を抱えていた。それらの課題を解決するように各種計画が用意されている中では、歴史的な要素に配慮することの優先順位は低くなっていた。自転車、バス、タクシーなどの交通施設配置から景観形成までを総合的に再検討することで、結果として歩行者空間を重視する広場空間となった。また、地区に隣接するもうひとつの歴史的資源である旧芝離宮庭園の空間構成をデフォルメしたデザイン案を実現することができた（図11）。これは、潮入の池を配した回遊式泉水庭園で、園内を回遊して自然と親しんだことを現代の人々との出会いや交流のイメージに重ね、池にあたる部分には保水性の自然石を用いて水のイメージを導入するとともに、ヒートアイランド対策も兼ねているものである。

7. まとめ

歴史的資源の利活用については、それら資源に対するスタディの幅や深度に、多くの見解が示される可能性があると認識している。当該地区は、開発が大規模であることや、国指定の史跡が地区内に存在したことから、史跡調査が公共の手によってなされ、多くの資

料を得られたことはとても有意義なことと考えられる。検討のプロセスからは、基盤施設整備を進める区画整理においては、事業の性格からも歴史的資源の利活用に配慮されにくく、再地区の検討の中で活用策が例示がされている。ここで注目すべきは、遺跡調査を担当する部局と基盤整備を担当する部局が同じ行政団体に属し（一時期は同じ建物内に出先事務所を構えていた）、実務担当レベルで歴史的資源の活用への動きがあった点が挙げられる。また、保管、運

図8 広場に埋め込まれた転車台の礎石

図9 レベル処理に用いた火力発電所の煉瓦

図10 汐留通り車止め

図11 浜松町駅前交通広場デザイン

搬やその費用の負担、設計工事スケジュールとの調整が難しいことなどの課題があったが、基盤施設整備と民間施設開発が同時に、大規模に行われた。その中で街づくり協議会が都市デザイン調整に継続的に関与したことにより、歴史的資源を活用するデザインが実現できたと考える。汐留地区は、江戸時代に居住地を確保するために行われた初期の埋め立て地であること、その後、鉄道発祥の地として旅客から貨物への変化はあったものの国鉄が民営化されるまで、現役の施設であったことは周知の事実であった。したがって、広域的な基盤施設整備を伴う土地利用転換に際して、記録保存は暗黙の前提条件となっていたことが想定される。紹介した歴史的資源の活用については、見え方として地味なものに映っている可能性は高い。こうした空間の隙間を紡いでいくようなデザインが本当に必要なのか。都市の将来像が描きづらい状況下で本当に必要とされる都市の再生には、小さな発見や心象風景に触れることができるような空間・場所づくりが重要と考える。また、意識ある地域街づくりのリーダーたち、街づくりに関係するすべての人たちと都市デザイナーの手により創出されてきたものが、時間の流れの中で再認識されていくことが重要と考える（図12）。本稿は、汐留地区で起きている事実を記録することを通して、これからの都市づくりの文脈の継承に結びついていくような素材となることを希望する。

最後に、地区周辺の関わりを示す。隣接する浜離宮恩賜庭園には「中の御門」が再現され、汐留を含む地域の新しい回遊動線が定着しつつあり、地域の新しい文脈につながっている（写真3）。また、民間街区の超高層建築物は、圧迫感を軽減するための建築平面計画やソフトフォーカス処理を施した透明度の高いガラスカーテンウォールにより浜離宮側にやわらかい印象を作り上げている（写真4）。この種の空間的な関係性を時間の中で累積させていくことがやがて歴史的な文脈を形づくるのではないかと考える。

ここに紹介した取り組みは、街づくり協議会をはじめ関係機関の理解と協力がなくては実現に至っていないことは言うまでもなく、ここに敬意と謝意を表明するものである。

参考文献

- 1) 渡辺恵子・田原幸夫・足助定一・渡邊聡・山本光博 汐留再開発地区における歴史的資産の活用 その1. 停車場の歴史と復元計画の経緯 日本建築学会大会学術講演梗概集 2002.8 pp111 - 112
- 2) 田原幸夫・渡辺恵子・足助定一 汐留再開発地区における歴史的資産の活用 その2. 国指定史跡における失われた建物の復元計画 日本建築学会大会学術講演梗概集 2002.8 pp113 - 114
- 3) 田中純人 歴史的資源保存の観点から見た横浜市の都市デザインに関する研究 日本建築学会大会学術講演梗概集 2007.8 pp109 - 110
- 4) 土田寛 知覚できるリーディングプラクティス：汐留シオサイトの地域環境マネジメント 日本不動産学会誌 No.72 2005 Vol.19 No.1 pp72 - 78
- 5) 汐留遺跡—汐留遺跡埋蔵文化財発掘調査概要—, 汐留地区遺跡調査会, 1994
- 6) 汐留遺跡—汐留遺跡埋蔵文化財発掘調査報告書—（第1～3分冊）, 汐留地区遺跡調査会, 1996
- 7) 汐留遺跡—旧汐留貨物駅跡地内遺跡発掘調査概要Ⅱ—, (財) 東京都教育文化財団 東京都埋蔵文化財センター, 1996
- 8) 汐留遺跡—旧汐留貨物駅跡地内遺跡発掘調査概要Ⅲ—, (財) 東京都教育文化財団 東京都埋蔵文化財センター, 1997
- 9) 汐留遺跡—旧汐留貨物駅跡地内遺跡発掘調査概要Ⅳ—, (財) 東京都教育文化財団 東京都埋蔵文化財センター, 1998
- 10) 汐留遺跡—旧汐留貨物駅跡地内遺跡発掘調査概要Ⅴ—, (財) 東京都教育文化財団 東京都埋蔵文化財センター, 1999

図12 歴史的資源の位置図

写真3 新設された中の御門

写真4 浜離宮に対峙する建物

- 11) 汐留遺跡—旧汐留貨物駅跡地内遺跡発掘調査概要Ⅶ—, (財) 東京都教育文化財団 東京都埋蔵文化財センター, 2001
- 12) 江戸汐留らいふ, 財団法人東日本鉄道文化財団, 2005
- 13) 汐留遺跡Ⅳ—旧汐留貨物駅跡地内の調査— 東京都埋蔵文化財センター調査報告第189集（第1～7分冊）, 東京都埋蔵文化財センター, 2006
- 14) 東京都江戸東京博物館 都市歴史研究室：東京都江戸東京博物館研究報告第13号, 東京都江戸東京博物館, 2007
- 15) 汐留の移り変わり, 財団法人東日本鉄道文化財団, 2007
- 16) 首都・東京の形成—明治の西洋建築を通して—, 財団法人東日本鉄道文化財団, 2007

写真出典

- 図8 転車台：汐留遺跡—旧汐留貨物駅跡地内遺跡発掘調査概要Ⅵ—, (財) 東京都教育文化財団 東京都埋蔵文化財センター, pp10, 2000
- 図9 レンガ：汐留遺跡—旧汐留貨物駅跡地内遺跡発掘調査概要Ⅰ—, (財) 東京都教育文化財団 東京都埋蔵文化財センター, pp19, 1995
- 図9 煙突下部：汐留遺跡—旧汐留貨物駅跡地内遺跡発掘調査概要Ⅵ—, (財) 東京都教育文化財団 東京都埋蔵文化財センター, pp11, 2000
- 図10 レール：汐留遺跡—旧汐留貨物駅跡地内遺跡発掘調査概要Ⅰ—, (財) 東京都教育文化財団 東京都埋蔵文化財センター, pp19, 1995
- 図10 レール：汐留遺跡—旧汐留貨物駅跡地内遺跡発掘調査概要Ⅶ—, (財) 東京都教育文化財団 東京都埋蔵文化財センター, pp14, 2001

[2010年5月15日原稿受理 2010年9月1日採用決定]