

第3回 高輪築堤跡整備基本計画策定委員会

議事要旨

I 開催概要

日 時 : 2024 (令和6) 年3月6日 (火曜日) 14時00分～16時00分

場 所 : JR東日本 会議室

出席者 : 以下の通り

表 出・欠席者一覧 (※印はオンライン出席)

委員長	・中井 検裕 氏 (東京工業大学 名誉教授)
副委員長	・鈴木 淳 氏 (東京大学大学院 人文社会系研究科・文学部 教授)
委 員	・内田 まほろ氏 (一般財団法人 JR 東日本文化創造財団 TAKANAWA GATEWAY CITY 文化創造棟準備室 室長) ・小野田 滋 氏 (公益財団法人鉄道総合技術研究所 アドバイザー) ・高妻 洋成 氏 (独立行政法人国立文化財機構 文化財防災センター センター長 奈良文化財研究所 参与) ・古関 潤一 氏 (ライト工業株式会社 R&D センター テクニカルオフィサー) 【欠】矢ヶ崎 紀子氏 (東京女子大学 現代教養学部 教授)
オブザーバー	文化庁文化財第二課 ※文化庁文化資源活用課 東京都 教育庁 地域教育支援部 港区教育委員会事務局 教育推進部 港区街づくり支援部 【欠】公益財団法人東日本鉄道文化財団 鉄道博物館 独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 都心業務部 ※独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 基盤統括部 品川駅北周辺地区市街地再開発準備組合 JR 東日本コンサルタンツ株式会社 ※東日本旅客鉄道株式会社 構造技術センター 東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部 東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部
関係者	※東京都 都市整備局 市街地整備部
事務局	東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部 東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部
サポート	パシフィックコンサルタンツ株式会社

II 次第

- (1) 開会
- (2) 前回議事録確認
- (3) 議題内容と策定スケジュール
- (4) 報告事項
- (5) 第6章 整備基本計画
- (6) ワーキンググループの設置について

(7) 広場（新東海道）名称について

III 議事要旨

1 開会

2 前回議事録確認

3 議題内容と策定スケジュール

- 資料中では、遺構の展示・保存及び第7橋梁部の議論が本日終了する書き方となっているが、今後も詳細の内容に関する議論は続くという理解でよいか。（委員）

← 詳細の議論が本日で終了することはないが、基本的な整備方針は本日までと考える。（事務局）

→ 例えば、第7橋梁を木とするかどうかなど、文化庁の意向でも変わり得ることと思う。極力提示のスケジュールで進めるが、不測の事態も起こり得るため、各委員は事前に予定を把握しておいてもらいたい。（委員）

4 報告事項

(1) 第7橋梁部付近 地下水の状況について

- 何らかの原因で地下水位が抜けやすくなっていると思う。ただし、史跡指定地は現在、埋め戻され、水の蒸発も抑えられているため、直ちに乾燥して木杭が腐るということはない。10年程度のスパンで考えても著しく腐朽することはないと思うが、対策を取る必要はあるため、ワーキンググループで実験を重ねながら検討したい。（委員）
- 隣接工事の影響で地下水位が下がっていると考えているが、さらに上流側で地下水の流れが阻害されているとも考えられる。そうすると観測井戸のG1地点も下がるはずであり、そこまで顕著ではないものの徐々に下がっている傾向は見取れる。今後さらに低下するかもしれないという意味では、そのようなシナリオでも説明がつく。今後もモニタリングを進めてもらいたい。（委員）
- 引き続き注視して、必要に応じて対策等も考えていきたい。（委員）

5 第6章 整備基本計画

(1) 第6章の構成について

- 今年度議論してきたこと、来年度議論する予定のことを整理してある。順調に進んでいるが、進めていくうちに課題も出る。当面、この内容で進めてもらいたい。（委員長）

(2) 第7橋梁部・公園部整備について

【第7橋梁部整備について】

- 区画道路2号の水路部の法面案について、デメリットに歩専道幅員の減少とあるが、全く許されないのか。（委員）
 - ← 全く許されないということではない。（オブザーバー）

→ 多少歩道幅員が減少してもよいのであれば、ボックスカルバート張り出しあり案の張り出し部分を短くすることも可能ではないか。(委員)

→ 興味のある人は近寄って見たいはずであり、その場合は区画道路 2 号のほうに来る。歩道と第 7 橋梁の間に隙間があった方がのぞき込みやすく、光も当たるため、暗い空間も改善されるのではないか。(委員)

- イメージパースについて、親柱がエメラルドグリーンになっているが、このような色ではないだろう。誤解を招かないように必要な記載をすること。写真から色を再現する技術もあるようなので検討してもらいたい。(委員)
- 本史跡のデメリットは、海の上を線路が走っていたのに、その築堤の形が見えないということである。歩道化することで歩道面に工夫ができるのであれば、当時の山側の石積みの位置や築堤の範囲、水域の範囲などを色分けして表示できればよい。(委員)
- ボックスカルバートを門型ラーメンとすることで、水面との高さの問題は解決するのではないか。(委員)
 - ← 遺構に及ぼす荷重や地耐力を考慮し、門型ではなくカルバートとして面で加重を受ける構造とした。(オブザーバー)
- 第 7 橋梁の構造で、パース等ではトラス構造として記載されているが、桁とするかトラスとするか、シミュレーションしてみないと分からない。今後、ワーキンググループで検討する。(委員)
- 基本的な考え方で、150 年前のイノベーションの象徴である第 7 橋梁をなるべく当時の状況に戻すべく、現在できる挑戦的な技術や最新のイノベティブな技術を使って再現することも踏まえ、議論いただきたい。(オブザーバー)
- 第 7 橋梁の架構について、床版の再現を行わないということであったが、文化庁内の有識者検討会議で相談したところ写真等に残っているのであれば再現したらどうかという意見があった。改めて考えを確認したい。(オブザーバー)
 - ← メンテナンスや遺構の展示環境等の観点から、床版は再現しないという方向とした。今後、ワーキンググループで整理していきたい。(事務局)
- 最終的には構造の正確さと見た目を踏まえ、明治 5 年の再現が良いのか、明治 10 年の再現が良いのかの整合がとれると現状変更の際の指針になる。今決めたことが 100%ではなく最終的な全体のバランスを見て決めていけばよいと考える。(オブザーバー)
- 重層性の中で「高架化」という表現は適切か。(オブザーバー)
 - ← 一般的にはある程度の区間を示すため違和感はあるが、他に代わる言葉もなかなかない。ここは立体交差化や跨線橋化など、工夫が必要である。(委員)
- 大方針として開業期の明治 5 年に戻すとあるが、発掘された遺構のうち半分は開業時のものではない。そのあたりも念頭に置いて議論する必要がある。(委員)
 - ← 山側が比較的垂直になっているような状態が発掘調査で確認できている。おそらく古写真に写るような 3 線化の段階の姿だと思う。(オブザーバー)
 - ← 4 街区の移築部で何を見せていくか、ということも今後議論いただきたい。(事務局)

【公園部整備について】

- オリジナルの海側 1 線は可能な限り昔の姿を復元するということだったが、複線、3 線化の線路についてはかなりデザイン化されているように見える。文字による説明が必要ではないか。具体的な説明がないと見る人に分からない。(委員)
 - ← AR や VR なども含め、目で見えて感じられる展示の考え方について、来年度の委員会で議論いただきたい。(事務局)

- 公園計画は、保存整備の概念から展示デザインの検討段階にきている。展示の手法には、情報展示と、体験的にお客さんに考えて想像させる展示がある。レールを全て敷くのではなく、発掘された状態をそのまま展示し、想像を促すような仕掛けを行う方法もある。今時点で全て決める必要はないと思う。(委員)
- 築堤が重厚で荘厳なものに見えるのか、その辺にあるようなものに見えるのか、などは展示空間のトーン&マナーで決まる。この点も次回以降の委員会で議論できればよい。(委員)
- 公園部を何と呼ぶのか、第 7 橋梁部を何と呼ぶのか、呼称によって展示のあり方も変わってくるため、あわせて議論したい。(委員)
- 新東海道と呼ばれているオリジナルの場所にも、オリジナルでないレールを引くことになっている。レールがたくさんあって混乱を招く気がする。史跡区域内は、オリジナルに近いレールを引くことになるため、上手く整理してもらいたい。(委員)
- 保存活用計画策定委員会時に、現行の京浜東北線からの見え方も重要という意見があったため、その要素を追加してもよいのではないかと。(オブザーバー)
- 鉄道のイノベーションについて、鉄道網の拡大についてはリンクするが、鉄道技術の発展に寄与したと言えるのか教えていただきたい。(オブザーバー)
 - ← 大正 3 年に東京駅ができるにあたり、京浜東北線の電車線と長距離線を分けたということが、当時でいうイノベーションになる。また、京浜東北線と山手線を分離した際も、計画面での工夫が行われ、特徴が出ている。このあたりの経緯をプロジェクトの中で説明できると良い。(委員)
 - ← 高架化の工事をを行う直前まで「の」の字型運行であった山手線が 1 周するようになったこと、高架化によって輸送量が増強されたことは、鉄道技術面で有意義であったと思う。(オブザーバー)
 - 京浜東北線の線路入れ替えの際に史跡を壊した、というイメージがあったが、これ自体にも価値があることが分かり、勉強になった。(オブザーバー)

(3) 高輪築堤を想起させるランドスケープ計画について

- 高輪ゲートウェイ内でサインを検討することはよいが、品川全体でのサインをどうするかを検討してもらってから進めてもらいたい。課題は、各開発エリアで整備時期が異なることなので、関係者と相談して進めてもらいたい。(委員)
- 高輪築堤はゲートウェイ全体の売りでもあるので特徴あるデザインで考えてもらいたい。(委員)
- イメージが膨らみ、分かりやすくなった。展示や案内に関して空間や視覚的な埋め込みはできてきたが、アクティビティやワークショップのような、そこから想像して時間を超える手法も必要であり、そのためには音や映像が有効である。石などのサインが想定されているが、できればそこに電源を引いておくと、石に喋らせるなどの案内ができるようになる。検討してもらいたい。(委員)
- 長い距離にわたって築堤が発掘された、ということを AR で表現してもらいたい。また横仕切堤のことも忘れてはいけない。錦絵で横仕切堤が映る題材もあったと思う。AR で再現できると良い。(委員)

6 ワーキンググループの設置について

- 2つのワーキンググループの概要がまとめられている。設立する方向でよい。(委員)
 - ← 異議なし。(委員一同)

7 広場（新東海道）名称について

- 建物名称は「The LINKPILLAR 1」「The LINKPILLAR 2」「TAKANAWA GATEWAY CITY RESIDENCE」となった。新東海道と呼ぶ広場については「LINK STREET」とした。さまざまなものをつないできたこと、これからもつながることの想いを込め、命名した。（事務局）
- 正直、あまり心に響かない。もう少し歴史を感じさせるものがあればよいと個人的には感じた。（委員）
- LINK がキーワードだと思うが、レールやヒストリー等を上手く使った造語があればよいと感じた。工夫をお願いしたい。（委員）
- 赤ちゃんが生まれたり最初に名前を決めるように、何と呼ばれるかが大切である。これだけ多くの方々が意見を出し合っている中で、本当は名前も一緒に議論できるとよかった。長くなってもよくないが、LINK と STREET の間に、鉄道、歴史、石、レールなどを連想させる要素があればよいと思った。また、STREET は人や車が通行する場という印象があるため、この広場を築堤にいざなう場として使用するのであれば、もう少し踏み込んで考えてもよいのではないか。（委員）
- ドイツなどで、城壁を撤去した部分に整備した環状線を LINK と呼ぶ。LINK STREET とした際、ネイティブの方が勘違いしないか気になるため、確認してもらいたい。（委員）
- 名称は社内で議論し、合意形成している。当社としては「つながり」を重視したいと考えており、Link は使っていきたい。本日いただいた意見を含めて、社内で検討する。（オブザーバー）

8 その他

- 区画道路 2 号の歩専道化に向けて、通行権を含め様々な課題について泉岳寺駅地区再開発等と協議しているが、現状報告できない状況である。時間がかかるが、解決に向けた調整を継続していきたい。（事務局）

← 引き続き、関係者間で協議を進めてほしいというのが委員会としての意見だ。（委員）

要旨以上