

第 12 回 「国際交流拠点・品川」における 高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議

日時：2024 年 9 月 30 日（月）14:30～16:30

場所：JR 東日本会議室

次 第

【全体会】

- (1) 開会
- (2) 第 11 回（6 月 10 日）有識者検討会議議事録確認 【資料 1】
- (3) 有識者検討会議 運営要領の改定について 【資料 2】
- (4) 高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりについて 【資料 3 - 1】
・高輪築堤の保存・継承の取組みについて 【資料 3 - 2】
- (5) 高輪築堤が目指す移築の方向性について（信号機土台部） 【資料 4】
- (6) その他
第Ⅱ期エリア確認調査の着手について（報告）
初代門司港駅遺構にヘリテージアラート（情報共有）
- (7) 閉会

「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議（第 11 回）

開催記録

I 開催概要

日 時： 2024（令和 6）年 6 月 10 日（月曜日）15 時 30 分～16 時 30 分

場 所： JR 東日本 Tokyo Yard Building 2 階会議室

出席者： 以下の通り

表 出・欠席者一覧

有識者	・松浦 晃一郎氏（第 8 代ユネスコ事務局長） 座長 ・木曾 功 氏（元ユネスコ日本政府代表部特命全権大使） 副座長 【欠席】稲葉 信子 氏（国際機関 ICCROM 事務局長特別アドバイザー） ・中井 検裕 氏（東京工業大学 名誉教授） ・西村 幸夫 氏（國學院大學 観光まちづくり学部 学部長） ・本保 芳明 氏（国連世界観光機関（UNWTO）駐日事務所 代表）
有識者 オブザーバー	・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） ・老川 慶喜 氏（立教大学 名誉教授） 【欠席】古関 潤一 氏（東京大学名誉教授・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） ・谷川 章雄 氏（早稲田大学 名誉教授）
オブザーバー	・文化庁文化財第二課 史跡部門 ・港区教育委員会事務局 教育推進部 図書文化財課 ・港区まちづくり支援部 開発指導課 ・東京都 教育庁 地域教育支援部 管理課 ・東京都 建設局 道路建設部 鉄道関連事業課 ・公益財団法人東日本鉄道文化財団 鉄道博物館 学芸部 ・JR 東日本コンサルタンツ株式会社
事業者	・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 技術管理部 ・京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部 品川開発推進部 ・京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 建設部 ・東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模開発部門 ・東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部 まちづくり部門
事務局	・京浜急行電鉄株式会社 ・東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模開発部門 ・東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部 まちづくり部門
サポート	パシフィックコンサルタンツ株式会社

当日配布資料：次第

資料 1 [第 10 回（3/12）有識者検討会議議事録案]

資料 2 [高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりについて]

- 参考資料 1 [国際交流拠点・品川の実現に向けたステップ]
参考資料 2 [品川開発プロジェクトにおける高輪築堤の価値の活かし方(案)について]
資料 3 [移築保存に係る考え方について]
資料 4 [TAKANAWA GATEWAY CITY 第Ⅱ期エリアの確認調査について【報告】]
資料 5 [羽田空港アクセス線(仮称)における高輪築堤等の調査・保存について]

II 議事要旨

1 開会

- 第 11 回「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議の全体会を開会する。(事務局 JR)
- 本日の視察により、実際に現場を見ることで更に理解が深まった。今後も新たな展開があれば現地の視察を検討してもらいたい。(座長)

2 第 10 回(3/12)有識者検討会議 議事録確認

- 議事録は各委員で修正の指摘をしていると思うが、最終として修正等があれば、本日会議終了までに指摘いただきたい。指摘がなければ確定とする。(座長)

3 高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりについて

- 資料 2 について説明する。(事務局 JR)

〔説明概要〕前回までの意見を取りまとめた。本資料は毎回提示してきたが、本日の意見反映をもって第一次のとりまとめとしたい。

- 参考資料 1 について説明する。(事務局 JR)

〔説明概要〕「TAKANAWA GATEWAY CITY」と「国際交流拠点・品川」の違いについて整理した。東京都が取りまとめた品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014 において「国際交流拠点・品川」は東京の中の地域として位置付けられている。「国際交流拠点・品川」を実現するための取り組みとして様々な都市開発があり、その大きなまちづくりの一つとして「TAKANAWA GATEWAY CITY」と名付ける JR 東日本が進めるプロジェクトがある。

- 参考資料 2 について説明する。(事務局 JR)

〔説明概要〕現在検討中の高輪築堤跡の展示活用計画となる。高輪築堤の史跡指定地である第 7 橋梁部と公園部の 2 箇所については、現地保存して展示する。第 7 橋梁部は、建物の中に鉄道の歴史を紹介する展示スペースを作る予定である。公園部は、地下に回廊を作り築堤を眺める場とするとともに、必要な展示を行い史跡の紹介をする。移築先を確認した信号機については、信号機土台部として移築公開し、まちのシンボルとしての広場にかつての信号機を復元し展示する。以上の第 7 橋梁部・公園部・信号機土台部の 3 箇所が、まちの中で実際に見てもらう高輪築堤となる。これに加えて新東海道と呼ばれる通路空間では、築堤の材料を活用したランドスケープや体験学習機能を整備する。更に品川駅から築堤に向かうルートの入口に情報発信施設を整備し、高輪ゲートウェイ駅、泉岳寺駅付近には高輪築堤への駅前案内機能を検討している。

- 参考資料 2 の右下に鉄道歴史関連資料とある。以前から高輪築堤だけではなく、新橋～横浜間の鉄道の全体像を展示することをお願いしているが、その内容が描かれていない。大宮の鉄道博物館との連携とあるが、大宮の施設自体は立派だが少し遠い。高輪築堤のどこかに新橋～横浜間の鉄道の展示場を作ってもらいたい。（座長）
- 新橋～横浜間の鉄道は、近代化において非常に重要な役割を果たしている。そのことがしっかり、わかりやすく展示される場所が必要である。（座長）
- 参考資料 2 を見ると、2025 年度から順次色々な施設が作られるが、建物と同時期に作られるのか。（西村氏）

← 新東海道のランドスケープは、4 街区の建物の完成と合わせて 2024 年度末にオープンする。史跡区域は 2・3 街区の建物が 2025 年末に開業し、そこから再度掘り起こして整備するため、概ね 2 年後の完成を目指している。（事務局 JR）

- 視察してみて、5・6 街区があれほど狭い空間とは思わなかった。築堤が埋まっているとなると、開発との共存をどう考えれば良いか。本当に難しい問題である。（副座長）
- 築堤という大構造物がかなりの距離に渡り埋まっているが、その保存をそもそもどう考えるかである。全部保存することが理想的だが、都市部においては現実的ではない。考え方を整理する必要があると思う。（副座長）
- もう一つは、移築について前向きに扱うことである。現地保存がベストだが、難しい場合は移築する。文化財行政の立場ではどう考えるか。史跡の観点では現地にあることに意義があり、動かすと価値がなくなるという捉え方をしている気がする。私は、移築しても物の価値は残ると考える。（副座長）

視察してみて、高いところから見ると築堤がかなり谷状に見えるであろうことがわかった。見せ方には少し工夫が必要だと思う。（小野田氏）

- 資料 2 の「高輪築堤の継承のあり方」の部分で、文化庁の発言要旨がある。主旨は、「信号機土台部の移築については、同じ場所に保存するよりは価値が下がるが、価値の有無で言うと価値はある」ということである。資料を修正してもらいたい。（文化庁）

4 移築保存に係る考え方について

- 資料 3 について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕前回の会議で、「移築保存する場合の文化財としての価値の評価について」、「移築保存する信号機土台部の価値を継承するために、史跡指定により保護対象とできる可能性について」、「国指定の史跡としての保護が困難である場合、東京都や港区により史跡指定できる可能性について」、「重要文化財指定により保護対象とできる可能性について」、「重要文化財としての保護が困難である場合、東京都や港区により有形文化財指定できる可能性について」という論点で議論された。築堤を構成する石、土、杭など移築する対象物としてはどう考えるか議論をいただきたい。参考資料として、高輪築堤調査・保存等検討委員会における高輪築堤の保存の方針を添付する。

- 移築保存は実際に保存する現地の状況に即して選択する方が良いと思う。（座長）
- 移築に対する前回会議の指摘への都の見解を述べる。原則は文化庁の見解と同じであるが、高輪築堤は埋蔵文化財であり、埋蔵文化財が史跡指定される際には、現地に保存できるかという課題を整理することになるため、土地と切り離すことは難しい。一方、埋蔵文化財は記録保存して後世に残していくという考え方もある。その一環として信号機

土台部は記録保存したうえで移築整備する方向で整理されており、いわゆる指定文化財の形ではないものの、文化財としてきちんとプロセスを踏んで活用していくという観点で非常に高く評価している。（東京都）

← 都も区も文化庁の考えが先にあり、土地と一体化したものという捉え方である。土地から離れた途端に史跡の価値が極端に低くなってしまう。これは制度的な問題だと思っている。史跡としての城跡で、残っている天守や櫓を重要文化財に指定して、モノとして残していく事例が多くみられる。この場合の移築はそれほどハードルが高くなく、柔軟な対応がされている。今回は信号機で、史跡の中で意義があるということは理解できるが、移築したら価値がなくなるという考え方については大きな疑問を持っている。都市部のこうした開発と史跡の共存のケースにおいて、移築したら価値がなくなるという考え方は、少し柔軟に取り扱ってもらいたい。制度的にも、移築を積極的に捉えられるような形にしたいというのが私の考えである。（副座長）

← 5・6街区は区画が非常に細長く、この中で現地保存となると開発を断念せざるを得ないという印象である。史跡ではなく移築保存を積極的に考えたほうが、文化財保護と活用の観点から良いことだと考える。信号機の話が先に来るが、重要文化財としてモノとして残せる道はないのか、意見として主張したい。（副座長）

→ この場で結論は出ないかもしれないが、関係者で継続して議論していきたい。（座長）

- 信号機土台部の移築については、保存の観点からの検討がされているが、移築先の広場のありべき姿という観点からも検討されるべきである。延長 30m の築堤はかなりの大きさであり、広場の価値をどう保つかという観点は、信号機の保存と同じくらい重要になる。移築先の広場は、移築が決まる前の計画では広々とした広場が整備される形であった。（中井氏）

- 信号機土台部の築堤の移築により、当時の信号機を再現するという検討はできないか。例えば沖縄の首里城では、土台が残るためその上に現在再現工事をしている。他にもこうした例は多くある。（座長）

← 参考資料 2 に明治期の高輪築堤の信号機の写真を載せている。整備基本計画を策定する中で、どういう形で整備するか議論を進めている。（事務局 JR）

→ 当時の信号機が再現されるのであれば意義がある。（座長）

← 昔の鉄道の信号機は写真や図面がいくつか残っているが、明治 5 年当初の図面は残っていない。今回基礎が 2 つ発掘されているが、信号機は消耗品のようなもので、技術の進歩で代替わりをしている。その辺りの経緯を詰めて、なるべく当時の姿で再現することを進めていくことになる。（小野田氏）

- 信号機を再現するとなると、移築する土台部もモニュメントとして保存するのか、広場内のアクティビティの中で整備するのかで、大きく使い方が異なる。高さがあるのであれば上ることを禁じる必要も出てくるため、広場の中でどう位置付けるのか微妙な扱いになる。移築する築堤に合わせて、広場周囲のデザインを行うのか。検討はいつ行うのか。（西村氏）

← これから整備基本計画を取りまとめる中で検討していく。（事務局 JR）

- 時間の関係もあるためここで議論を打ち切る。今後の検討課題として整理してもらいたい。（座長）

5 TAKANAWA GATEWAY CITY 第Ⅱ期エリアの確認調査について

- 資料 4 について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕5・6 街区を第Ⅱ期エリアと呼ぶ。既に進められている公共工事等の中で第Ⅱ期エリアの一部から、高輪築堤の存在が確認されている。先般開催された第 44 回高輪築堤調査・保存等検討委員会において、第Ⅱ期エリアの未調査範囲について、まちづくりと文化財との両立を検討していくために確認調査を行っていくという結論に至った。2024 年 7 月頃から遺構の状況を確認する調査を実施していく。この調査により第Ⅱ期エリアの遺構の全体像を確認して、まちづくりと文化財の保存の両立のあり方に係る具体的な検討を進めていきたいと考えている。

- 資料 4 に元々築堤があったと想定される場所が明確に描かれていない。航空写真の図の黒枠を右のほうに伸ばせば築堤範囲となると考えてもらいたい。（文化庁）

6 羽田空港アクセス線（仮称）における高輪築堤等の調査・保存について

- 資料 5 について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕羽田空港アクセス線は田町駅の東京方から分岐して地下で既存線路と交差して海側で地上に上がり、橋梁、地上、地下トンネルを経由して羽田空港に到達する経路である。現在、田町駅周辺で高輪築堤、雑魚場架道橋、薩摩台場の 3 つの遺構を対象として保存のための検討を行っている。これまで現地保存の可能性を検討し、それが困難な場合の影響低減策を検討してきた。遺構への影響低減策として、アクセス線の線路レベルを一部扛上することにより築堤支障範囲を減少させ、この結果雑魚場架道橋も一部抵触するのみで保存できることとなった。更に雑魚場架道橋では橋梁据え付けアンカーの施工本数、長さを最小化するなど、明治初期からの遺構を傷つけない配慮を検討した。これらの内容を踏まえて先日のプレスリリースに至った状況である。

- 説明の通り、遺構の全面現地保存は難しいということであった。（座長）

7 その他

- その他意見や追加議題がなければ、本日は終了する。（座長）
- 今後は 5・6 街区をどうするかという議論が重要になる。信号機土台部は方向性が出てきたと思うが、もう少し詰めてもらいたい。（座長）
- 全体として、「国際交流拠点・品川」という概念との共存は、常に頭において議論したい。どう対応するか大きな課題である。この点を繰り返すが、新橋～横浜間の鉄道が非常に重要である。これをしっかり説明する施設を具体的に検討して説明してもらいたい。（座長）

8 閉会

- 本日は終了する。（事務局 JR）

要旨以上

III 記録

1 開会

- [事務局 JR] ただいまより、第 11 回「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議を開会する。
- [事務局 JR] 本日は稲葉氏、オブザーバーの古関氏が欠席となる。
- [事務局 JR] 配布資料の確認を行う。資料の欠損があればその申し出いただきたい。
- [事務局 JR] 本日の次第を説明する。
- [事務局 JR] ここからは座長に進行をお願いする。

2 第 10 回（3/12）有識者検討会議 議事録確認

- [座長] 本日の視察により、実際に現場を見ることで更に理解が深まった。今後も新たな展開があれば現地の視察を検討してもらいたい。
- [座長] 議事録について、毎回しっかりと作成いただき感謝する。各委員で修正の指摘をしていると思うが、最終として修正等があれば、本日会議終了までに指摘いただきたい。指摘がなければ確定とする。

3 高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりについて

- [事務局 JR] 資料 2 について説明する。これまで約 1 年間に渡って「品川エリアのまちづくりと文化財のあり方」をテーマに、幅広い視点や経験をもとに意見をいただいていたが、前回までに頂戴した意見を取りまとめて掲載した。黄色に着色した部分が前回の第 10 回会議でいただいた意見となる。本資料は毎回提示してきたが、本日の意見反映をもって第一次のとりまとめとしたい。続いて参考資料 1 を説明する。前回、座長から「TAKANAWA GATEWAY CITY」と「国際交流拠点・品川」の違いについて、もう少しわかりやすく示すようにと指摘を受けた。これを受けて取りまとめた資料となる。「国際交流拠点・品川」は東京都が取りまとめた「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014」における、東京の中の広い地域の位置付けである。これからの日本の成長を牽引する「国際交流拠点・品川」を実現するためまちづくりの中の一つとして「TAKANAWA GATEWAY CITY」と名付ける JR 東日本が進めるプロジェクトがある。参考資料 2 について説明する。現在検討中の高輪築堤跡の展示活用計画となる。この資料は検討中のものであり、本会議の資料公開時は内容を精査して提示することをご了承いただきたい。高輪築堤の史跡指定地である第 7 橋梁部と公園部の 2 箇所については、現地保存して展示する。併せて第 7 橋梁部は、建物の中に鉄道の歴史を紹介する展示スペースを作る予定である。公園部は、地下に回廊を作り築堤を眺める場とするとともに、必要な展示を行い史跡の紹介をする。本日視察でも移築先の位置を確認した信号機につ

いては、信号機土台部として移築公開し、まちのシンボルとしての広場にかつての信号機を復元し展示する。以上の第7橋梁部・公園部・信号機土台部の3箇所が、まちの中で実際に見てもらう高輪築堤となる。これに加えて新東海道と呼ばれる通路空間では、築堤石等の築堤の材料を活用したランドスケープや体験学習機能を整備する。更に品川駅から築堤に向かうルートの入口に、日本各地の魅力や高輪築堤など地域の情報発信施設を整備し、高輪ゲートウェイ駅、泉岳寺駅付近には高輪築堤への駅前案内機能を検討している。

[座長] 参考資料2の右下に鉄道歴史関連施設とある。以前から高輪築堤だけではなく、新橋～横浜間の鉄道の全体像を展示することをお願いしているが、その内容が描かれていない。大宮の鉄道博物館と連携とあるが、大宮の施設自体は立派だが少し遠い。高輪築堤のどこかに新橋～横浜間の鉄道の展示場を作ってもらいたい。7月に京都の鉄道博物館を大宮と比較して拝見してみたいと思う。新橋～横浜間の鉄道は、近代化において非常に重要な役割を果たしている。そのことが、しっかり、わかりやすく展示される場所が必要である。

[座長] まずは有識者、オブザーバーの方の意見をいただきたい。

[西村氏] 参考資料2を見ると、2025年度から順次色々な施設が作られるが、建物と同時期に作られるのか。

[事務局 JR] 新東海道のランドスケープは、4街区の建物の完成と合わせてオープンする。2・3街区の建物は2025年末に開業するが、史跡区域はそこから再度掘り起こして整備するため、建物開業から概ね2年後の完成を目指している。

[本保氏] 特に追加する意見はない。

[副座長] 視察してみて、5・6街区があれほど狭い空間とは思わなかった。あそこに築堤が埋まっているとなると、開発との共存をどう考えれば良いか、本当に難しい問題である。資料2について様々な意見があるが、一つは、築堤という大構造物がかなりの距離に渡り埋まっているが、その保存をそもそもどう考えるかである。全部保存することが理想的だが、都市部においては現実的ではない。考え方を整理する必要があると思う。もう一つは、移築について前向きに扱うことである。現地保存がベストだが、難しい場合は移築する。文化財行政の立場ではどう考えるか。史跡の観点では現地にあることに意義があり、動かすと価値がなくなるという捉え方をしている気がする。私は、移築しても物の価値は残ると考える。後ほど意見を聞かせてもらいたい。

[中井氏] 特に追加する意見はない。

[谷川氏] 特に追加する意見はない。

[小野田氏] 視察してみて、高いところから見ると築堤がかなり谷状に見えるであろうことがわかった。見せ方には少し工夫が必要だと思う。

[老川氏] 特に追加する意見はない。

- [文化庁] 資料 2 の「高輪築堤の継承のあり方」の部分で、文化庁の発言要旨があるが、これは信号機の話において話をしたものである。主旨は、「信号機土台部の移築については、近い場所に移築する場合、同じ場所に保存するよりは下がるものの、価値はある」ということである。資料を修正してもらいたい。
- [東京都] 特に意見はない。
- [港区] 特に意見はない。
- [座長] 他になれば次の議題に移る。

4 移築保存に係る考え方について

- [事務局 JR] 資料 3 について説明する。前回の会議で移築に関する議論があった。第 7 橋梁部と公園部は現地保存、信号機土台部は移築保存を進めるという中で、現地保存する 2 箇所は史跡指定されているが、信号機土台部は指定対象外となっている。移築保存する信号機土台部の価値や継承のあり方についての議論となり、標題についての問題提起をいただいた。「移築保存する場合の文化財としての価値の評価について」、「移築保存する信号機土台部の価値を継承するために、史跡指定により保護対象とできる可能性について」、「国指定の史跡としての保護が困難である場合、東京都や港区により史跡指定できる可能性について」、「重要文化財指定により保護対象とできる可能性について」、「重要文化財としての保護が困難である場合、東京都や港区により有形文化財指定できる可能性について」という論点であった。本日は、築堤を構成する石、土、杭など移築する対象物としてはどう考えるか議論をいただきたい。参考資料として、高輪築堤調査・保存等検討委員会における高輪築堤の保存の方針を添付する。
- [座長] 移築保存は、一般論では資料にあるように、現地保存ができなければ移築保存、移築保存ができなければ記録保存という優先順位だが、実際に移築保存する価値があるかどうかという現地の具体的な状況に即して選択する方が良いと思う。意見はあるか。
- [東京都] 移築に対する前回会議の指摘への都の見解を述べる。原則は文化庁の見解と同じであるが、高輪築堤は土の中から出てきた埋蔵文化財である。埋蔵文化財が史跡指定される際には、現地に保存できるかという課題を整理することになるため、土地と切り離すことは難しい。一方、埋蔵文化財は現地に残せない場合は記録保存して後世に残していくという考え方もある。その一環として信号機土台部は記録保存したうえで移築整備する方向で整理されており、いわゆる指定文化財の形ではないものの、文化財としてきちんとプロセスを踏んで活用していくという観点で非常に高く評価している。
- [副座長] 都も区も文化庁の考えが先にあり、土地と一体化したものという捉え方である。土地から離れた途端に史跡の価値が極端に低くなってしまう。これは制度的な問題だと思っている。史跡としての城跡で、残っている天守や櫓を重要文化財に指定して、モノとして残していく事例

が多くみられる。この場合の移築はそれほどハードルが高くなく、柔軟な対応をされている。今回は信号機で、史跡の中で意義があるということは理解できるが、移築したら価値がなくなるという考え方については大きな疑問を持っている。大宮の博物館に保存されたとしても、価値としては同じであると考えている。機関車のように重要文化財として扱うことができるのではないかと。都市部のこうした開発と史跡の共存のケースにおいて、移築したら価値がなくなるという考え方は、少し柔軟に取り扱ってもらいたい。記録保存だとモノが残らないケースもあるので、制度的にも、移築を積極的に捉えられるような形にしたいというのが私の考えである。今回はどういう整理とするかだが、本日の視察で上から見てみると、5・6街区は区画が非常に細長かった。この中で現地保存となると開発を断念せざるを得ないという印象である。現地ではなく移築保存を積極的に考えたほうが、文化財保護と活用の観点から良いことだと考える。信号機の話が先に来るが、重要文化財としてもものとして残せる道はないのか、意見として主張したい。

[座長] この場で結論は出ないかもしれないが、関係者で継続して議論していきたい。

[中井氏] 信号機土台部の移築については、保存の観点からの検討がされているが、移築先の広場のありべき姿という観点からも検討されるべきである。延長 30m の築堤はかなりの大きさであり、広場のどこにもってきて、人が立ち入れるのかどうかなど、広場の使い方の観点でも重要である。史跡にならないのであれば、ある程度、動かしたり人が立ち入ったりすることも可能と考えられる。広場の価値をどう保つかという観点は、信号機の保存と同じくらい重要になり、「広場の価値との共存」ということも考えていく必要がある。移築先の広場は、移築が決まる前の計画では広々とした広場が整備される形であった。

[座長] 現計画は信号機の土台だけを移築するのか。信号機そのものは存在しないということか。

[事務局 JR] 現計画は張り出し部を含む 30m の長さで築堤を移築する。

[座長] 信号機土台部の築堤の移築により、当時の信号機を再現するという検討はできないか。例えば沖縄の首里城では、土台が残るためその上に現在再現工事をしている。他にもこうした例は多くある。

[事務局 JR] 本日の参考資料 2 に明治期の高輪築堤の信号機の写真を載せている。整備基本計画の策定において、どういう形で整備するか議論を進めている。

[座長] 当時の信号機が再現されるのであれば意義がある。

[小野田氏] 昔の鉄道の信号機は写真や図面がいくつか残っているが、明治 5 年当初の図面は残っていない。今回基礎が 2 つ発掘されているが、信号機は消耗品のようなもので、技術の進歩で代替わりをしている。その辺りの経緯を詰めて、なるべく当時の姿で再現することを進めていくことになる。

[西村氏] 信号機を再現するとなると、移築する土台部もモニュメントとして保存するのか、広場内のアクティビティの中で整備するのかで、大きく使い方が異なる。結構高さがあるのであれば上ることを禁じる必要も出てくるため、広場の中でどう位置付けるのか微妙な扱いになる。移築する築堤に合わせて広場周囲のデザインを行うのか。検討はいつ行うのか。

[事務局 JR] これから整備基本計画を取りまとめる中で検討していく。

[座長] 時間の関係もあるためここで議論を打ち切る。今後の検討課題として整理してもらいたい。他になれば次の議題に移る。

5 TAKANAWA GATEWAY CITY 第Ⅱ期エリアの確認調査について【報告】

[事務局 JR] 資料 4 について説明する。5・6 街区を第Ⅱ期エリアと呼ぶ。既に進められている公共工事等の中で第Ⅱ期エリアの一部から高輪築堤の存在が確認されており、調査・保存等検討委員会における助言に基づき、東京都教育庁及び港区教育委員会による記録保存調査等が実施されている。第 44 回調査・保存等検討委員会において、第Ⅱ期エリアの未調査範囲について、まちづくりと文化財との両立を検討していくために確認調査を行っていくという結論に至った。2024 年 7 月頃から遺構の状況を確認する調査を実施していく。この調査により第Ⅱ期エリアの遺構の全体像を確認して、まちづくりと文化財の保存の両立のあり方に係る具体的な検討を進めていきたいと考えている。

[座長] 質問、意見はあるか。

[文化庁] 資料 4 に、元々築堤があったと想定される範囲が明確に描かれていない。航空写真の図の黒枠を右のほうに伸ばせば築堤範囲となると考えてもらいたい。

[事務局 JR] 私どももその範囲を確認したいと考えている。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

6 羽田空港アクセス線（仮称）における高輪築堤等の調査・保存について

[事務局 JR] 資料 5 について説明する。羽田空港アクセス線は田町駅の東京方から分岐して地下で既存線路と交差して海側で地上に上がり、橋梁、地上、地下トンネルを経由して羽田空港に到達する経路である。工事の事前調査で発見された築堤と思われる石積みをきっかけとして、現在、田町駅周辺で高輪築堤、雑魚場架道橋、薩摩台場の 3 つの遺構を対象として保存のための検討を行っている。これまで現地保存の可能性を検討し、それが困難な場合の影響低減策を検討してきた。まずは全ての遺構を現地保存できないかということに対してアクセス線のルート自体の再検討を行ったが、現実的に難しいことを確認した。雑魚場架道橋のみ避ける方法も検討したが、これも難しいということが明らかになった。遺構への影響低減策として、アクセス線の線路レベルを一部扛上することにより築堤支障範囲を減少させ、この結果雑魚場架道橋

も一部抵触するのみで保存できることとなった。更に雑魚場架道橋では橋梁据え付けアンカーの施工本数、長さを最小化するなど、明治初期からの遺構を傷つけない配慮を検討した。これらの内容を踏まえて先日のプレスリリースに至った状況である。

[座長] 説明の通り、遺構の全面現地保存は難しいということであった。何か意見、質問はあるか。

[座長] 時間の関係もあり、他になれば次の議題に移る。

7 その他

[座長] 次回、何を議論するか説明してもらいたい。今後は5・6街区をどうするかという議論が重要になる。信号機土台部は方向性が出てきたと思うが、もう少し詰めてもらいたい。全体として、「国際交流拠点・品川」という概念との共存は、常に頭において議論したい。どう対応するか大きな課題である。この点を繰り返すが、新橋～横浜間の鉄道が非常に重要である。これをしっかり説明する施設を、具体的に検討して説明してもらいたい。

[事務局 JR] 次回の内容については、ご指摘いただいた内容に加え、第Ⅱ期エリアの確認調査の状況も踏まえて、議論を進めていきたい。

[座長] 他になれば閉会とする。

8 閉会

[事務局 JR] いただいた意見は今後の検討に活かしていく。
本日はありがとうございました。

以上

「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する

有識者検討会議 運営要領

(名称)

第1条 本会は、「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議（以下「検討会議」という。）と称する。

(目的)

第2条 検討会議は、品川駅北周辺地区土地区画整理事業区域（以下「北周辺地区」という。）及び品川駅街区地区土地区画整理事業区域（以下「駅街区地区」という。）における事業者である東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR 東日本」という。）及び京浜急行電鉄株式会社（以下「京急」という。）が設置する。検討会議は、北周辺地区及び駅街区地区において発見された高輪築堤その他文化財等に関して、「高輪築堤調査・保存等検討委員会」等と連携し、文化財的価値を踏まえ、幅広い視点から高輪築堤等の価値および保存・継承等のあり方と、これらを踏まえたまちづくりとの両立のあり方について検討し、事業者に助言を行う。

(検討会議の体系)

第3条 前条の目的に照らし合わせ、高輪築堤その他文化財等を包括する事項については、全体会にて検討する。

2. 検討会議は、区域毎に部会を置く。各々の名称は以下の通りとする。

- ・「北周辺部会」（以下「部会①」という。）
- ・「駅街区部会」（以下「部会②」という。）

<部会①運営要領>

(検討事項)

第4条 部会①は、北周辺地区における高輪築堤等に関し、その理解を深めるとともに、幅広い視点から、高輪築堤等の価値および意義ある保存・継承等のあり方と、これらを踏まえたまちづくりとの両立のあり方について検討を行う。

(構成)

第5条 部会①の構成は、別紙の有識者、オブザーバー及び事業者（以下あわせて「構成員」という。）とする。

2. 有識者は、JR 東日本から委嘱された者とする。

3. 有識者の任期は2年間とする。ただし、2年を超えて部会①が継続する場合は、再任を妨げない。

4. 部会①には、座長及び副座長を各1名置くこととし、有識者の中から事務局が推薦し、有識者の合議を経て決定する。

5. 座長は、部会①を代表し、検討会議の円滑な運営と進行を担う。

6. 座長が欠席の場合は、副座長がその職務を代理する。座長及び副座長が欠席の場合は、職務を代理する者を有識者の中から事務局が推薦し、有識者の合議を経て決定する。

7. オブザーバーは関係する行政機関等とする。なお、オブザーバー及び事業者が議題の追加を希望する場合は事前に事務局と調整を行うものとする。

8. オブザーバーとして適任者がいる場合は、事務局の推薦に基づき部会①の合議を経て追加することができる。

(検討会議)

第6条 部会①は事務局が招集する。

2. 部会①は、有識者の過半数が出席しなければ開催することができない。
3. 部会①は、出席有識者の合議をもって進めるものとする。ただし、欠席有識者が予め議事の説明を受け、意見を表明した場合は、当該欠席有識者の意見も議事を含めるものとする。

(公開)

第7条 部会①は非公開とする。

2. 部会①資料及び議事録は、個人情報に関わる事項及び部会①により知り得た秘匿情報以外は原則公開とする。但し、座長が必要と認める場合には、非公開とすることができる。

(事務局)

第8条 部会①の事務局は、JR 東日本 グループ経営戦略本部 品川・大規模プロジェクト推進部門に置く。

(関係者の出席)

第9条 部会①において事務局が必要であると認めるときは、専門的見地から構成員以外の者（以下「関係者」という。）の出席を求め意見又は説明を聴くことができる。

(守秘義務)

第10条 構成員及び関係者は、検討会議で知り得た情報を事務局の許可なく第三者に漏えいしてはならない。その職務を退いた後も同様とする。

(その他)

第11条 この要領に定めるもののほか、部会①の運営その他必要な事項は、事務局が部会①に諮り合議のうえ定めるものとする。

<部会②運営要領>

(検討事項)

第12条 部会②は、駅街区地区における高輪築堤等に関し、その理解を深めるとともに、幅広い視点から、高輪築堤等の価値および意義ある保存・継承等のあり方と、これらを踏まえたまちづくりとの両立のあり方について検討を行う。

(構成)

第13条 部会②の構成は、別紙の有識者、オブザーバー及び事業者とする。

2. 有識者は、京急から委嘱された者とする。
3. 有識者の任期は2年間とする。ただし、2年を超えて部会②が継続する場合は、再任を妨げない。
4. 部会②には、座長及び副座長を各1名置くこととし、有識者の中から事務局が推薦し、有識者の合議を経て決定する。

5. 座長は、部会②を代表し、検討会議の円滑な運営と進行を担う。
6. 座長が欠席の場合は、副座長がその職務を代理する。座長及び副座長が欠席の場合は、職務を代理する者を有識者の中から事務局が推薦し、有識者の合議を経て決定する。
7. オブザーバーは関係する行政機関等とする。なお、オブザーバー及び事業者が議題の追加を希望する場合は事前に事務局と調整を行うものとする。
8. オブザーバーとして適任者がいる場合は、事務局の推薦に基づき部会②の合議を経て追加することができる。

（検討会議）

第14条 部会②は事務局が招集する。

2. 部会②は、有識者の過半数が出席しなければ開催することができない。
3. 部会②は、出席有識者の合議をもって進めるものとする。ただし、欠席有識者が予め議事の説明を受け、意見を表明した場合は、当該欠席有識者の意見も議事に含めるものとする。

（公開）

第15条 部会②は非公開とする。

2. 部会②資料及び議事録は、個人情報に関わる事項及び部会②により知り得た秘匿情報以外は原則公開とする。但し、座長が必要と認める場合には、非公開とすることができる。

（事務局）

第16条 部会②の事務局は、京急に置く。

（関係者の出席）

第17条 部会②において事務局が必要であると認めるときは、専門的見地から構成員以外の者の出席を求め意見又は説明を聴くことができる。

（守秘義務）

第18条 構成員及び関係者は、検討会議で知り得た情報を事務局の許可なく第三者に漏えいしてはならない。その職務を退いた後も同様とする。

（その他）

第19条 この要領に定めるもののほか、部会②の運営その他必要な事項は、事務局が部会②に諮り合議のうえ定めるものとする。

(別紙) 検討会議名簿

(敬称略)

			部会 ①	部会 ②
有識者 (座長)	松浦 晃一郎	第8代ユネスコ事務局長	○	○
有識者 (副座長)	木曾 功	元ユネスコ日本政府代表部特命全権大使	○	○
有識者	稲葉 信子	筑波大学 名誉教授 元国際機関 ICCROM 事務局長特別アドバイザー	○	○
有識者	中井 検裕	東京工業大学名誉教授 IBS 計量計画研究所 (非常勤) MINTO 機構 (一般社団法人 民間都市開発推進機構)	○	○
有識者	西村 幸夫	國學院大學 観光まちづくり学部 学部長	○	○
有識者	本保 芳明	国連世界観光機関 (UNWTO) 駐日事務所 代表	○	○
有識者 オブザーバー	※老川 慶喜	立教大学 名誉教授	○	○
有識者 オブザーバー	※小野田 滋	鉄道総合技術研究所 アドバイザー	○	○
有識者 オブザーバー	※古関 潤一	東京大学名誉教授 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	○	○
有識者 オブザーバー	※谷川 章雄	早稲田大学 人間科学学術院 名誉教授	○	○
オブザーバー	文化庁 文化財 第二課 史跡部門		○	○
オブザーバー	文化庁 文化財 第二課 埋蔵文化財部門		○	○
オブザーバー	港区教育委員会事務局 教育推進部 図書文化財課		○	○
オブザーバー	港区 街づくり支援部 品川駅周辺街づくり担当		○	○
オブザーバー	東京都 教育庁 地域教育支援部 管理課		○	○
オブザーバー	鉄道博物館 学芸部		○	○
オブザーバー	東京都 建設局 道路建設部 道路橋梁課		○	
オブザーバー	東京都 建設局 道路建設部 鉄道関連事業課		○	○
オブザーバー	J R 東日本コンサルタンツ株式会社 技術本部		○	
事業者	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		○	○
事業者	東日本旅客鉄道株式会社 構造技術センター		○	○
事業者	東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模プロジェクト推進部門		○	○
事業者	東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部 まちづくり部門		○	
事業者	京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部 品川開発推進部			○
事業者	京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 建設部		○	○

注) 全体会は、両部会のメンバーが参加するものとする。

※高輪築堤調査・保存等検討委員会委員

附則

- 1 この要領は令和6年11月9日から施行する。

【趣旨】2023年6月20日開催 第6回「『国際交流拠点・品川』における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議」より、全6回にわたりご議論いただきました「高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくり」について、サマリー(案)を作成したのでご議論いただきたい。

観点:まちづくりのあり方

① 品川というまちの特性、品川のまちの使命

- ・国家戦略特区として日本の発展のために重要な場所
- ・広域的拠点性→日本の玄関口
- ・地区一体のエリアマネジメント



・150年前の鉄道開業というイノベーションにより、日本の近代化・高度経済成長の礎となった「品川」
・国家戦略特区として、国内外との利便性が高い広域交通拠点と大規模なまちづくりによる国際ビジネス拠点の形成を推進



② 品川のまちと高輪築堤の関係性【両立の観点】

- ・「国家戦略特区としての開発の公益」と、「文化財を守ることの公益」の両立
- ・一企業の利益よりも、「社会の利益」を考える都市開発
- ・「文化財の保存を十分に踏まえたうえでのまちづくり」

【築堤を活かしたまちづくりの観点】

- ・築堤を活かし、「品川全体の価値を高められるチャンス」
- ・品川地区全体の価値を高めて、「賑わい」をもたらす
- ・「文化的公共空間」を作る
- ・歴史も踏まえて、「これから先」のまちづくりを考える
- ・「過去から現在、未来に繋がる文化」として発信する



観点:高輪築堤の価値のあり方

① 高輪築堤の伝える価値

- ・「保存活用計画書」に定める本質的価値
- ・日本の近代化の出発点
- ・新橋～横浜間の29kmに、日本最初の鉄道という歴史的価値がある
- ・イギリスの技術と日本の技術によって作られた
- ・イギリスの技術が日本に本格的に導入された土木構造物が、現在の鉄道技術に至る連続性
- ・近代遺産、産業遺産としての価値
- ・鉄道史だけではなく、地域史においての意味
- ・土木構造物としての独自性や独特性があるというよりは、鉄道システムとして近代化に貢献した価値が高い。



② 高輪築堤の価値のあり方

- ・「日本の近代化の物語の中に高輪築堤がある」ということを未来へ伝える
- ・築堤という構造物に限定せず、ダイヤを作成する技術やソフトまで「全てを含めて鉄道を語る」
- ・150年前の史跡というだけでなく、「150年前から現在までの変遷」と、「現在から未来につなげていく」ことを俯瞰する観点を持つ
- ・「築堤を絡めた街全体のストーリーを構築する」「築堤があったというストーリー」
- ・海上築堤であったことも重要な記憶の一つ
- ・現地保存・公開する高輪築堤こそ「本物」である、と理解してもらう
- ・「希少価値を提供」し、理解してもらう



観点:高輪築堤の継承のあり方

① 保存の考え方

- ・基本的には「現地保存」が最善
- ・一般論での優先順位は、「現地保存→移築保存→記録保存」
- ・重要文化財は「典型的なもの」「特徴的なもの」が選ばれ残されている
- ・高輪築堤は「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」などの観点から、保存の方針を定めている

【参考】2021年9月18日開催 第19回東京都都市再生分科会資料(都市再生特別地区(品川駅北周辺地区)都市計画(素案)の概要)より抜粋



② 移築の考え方

- ・都市部において、全てを残すのは現実的ではない
- ・どうしても現地に残せない場合、次善策として移築も十分に有益
- ・近くに移築する場合、同じ場所に保存するよりは下がるものの、価値はある
- ・記録保存した上で移築整備を行う信号機土台部は、文化財としてプロセスを踏んで活用していく観点で非常に高く評価できる
- ・高輪築堤は土と石と木で構成。石だけ移築する信号機土台部は、高輪築堤自体の移築とは呼べない
- ・移築により、内部構造などを見せることができる

③高輪築堤の継承のあり方

- ・鉄道遺産の記憶なども含めて、価値を表現できる空間を作る
- ・線的な施設があったことをデザインで可視化することで、文化的なアピールに繋げる
- ・日本初の鉄道という歴史的背景を様々な場所で語り、床面デザインに活かす
- ・ストーリーとして、築堤があった旨を上手く織り込んだデザインが望ましい
- ・海上に線路が通っていたことがわかるデザインとして重要
- ・築堤開業当時の雰囲気がわかる、ここにしかないデザイン
- ・高輪築堤をリスペクトしたデザイン
- ・ここを訪ねたら特別な場所だと想起できるデザインストーリーを連続させる調整や工夫
- ・築堤の「連続性」を、都市景観のなかでランドスケープ等に活かす
- ・「人に楽しんでもらい、繰り返し来てもらえる」活用・展示の実現
- ・4街区の「弧を描く鉄道らしい風景」や、「発掘当時の現場状況」等もAR・VR等で再現し、「歴史を伝える空間」を作る
- ・「仮囲い」を使って何かを表現したり「プロジェクションマッピング」を実施する



観点:これまでと今後の取組み

【これまでの取組みについてのご評価】

- ・3街区の第7橋梁部及び2街区の公園部の2箇所について現地保存を、4街区の信号機土台部を含む約30mは移築保存をしっかりと行っている
- ・プレス発表されている様々なTAKANAWA GATEWAY CITYを拠点とした取組みは、大変印象的

【今後の取組みに活かしていくべきこと】

- 活用・展示・デザインのあり方
- 開発計画のあり方
- 推進体制のあり方

高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりについて

これまでに頂戴したご意見(第⑥回～第⑪回)

観 点	まちづくりのあり方 (「品川」というまちの特性と使命)	高輪築堤の価値のあり方 (文化財としての位置づけ)	高輪築堤の継承のあり方 (文化財の保存・公開方法)
	【品川というまちの特性】 ・品川は近接する羽田空港のさらなる国際化や、リニア中央新幹線の発着駅になるなど、広域的拠点性が高まる稀有な場所。(⑥) ・今後は東京駅よりも品川駅が、日本の玄関口としての重要性を増していくのではないか。(⑥) 【品川のまちの使命】 ・国家戦略特区として、今後の日本の発展のために極めて重要で戦略的な場所である。(⑥) ・品川周辺のまちづくりは日本社会、経済の中で重要な意味を持つ、時間をかけて進められた一大プロジェクトである。(⑥) ・地区一体のエリアマネジメントの仕組みづくりも考えられると良い(⑦) ・品川の再開発に際して、国家戦略的な観点で日本の社会において意味のある機能や、都市にとって非常に重要な防災などの公共性の高い機能を持たせていくことは重要である。(⑨) (参考) 【国家戦略特別区域の定義】 ・国際的な経済活動の拠点の形成に資する事業を実施することにより、我が国の経済社会の活力の向上及び持続的発展に相当程度寄与することが見込まれる区域として政令で定める区域(国家戦略特別区域法第2条) 【都市再生緊急整備地域の定義】 ・都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令で定める地域 (都市再生特別措置法第2条)	【「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡保存活用計画書」における高輪築堤跡の本質的価値】 (国指定史跡としての本質的価値) ↓ ・史跡の本質的価値は世界遺産でいうOUV(Outstanding Universal Value)にあたり、非常に重要である。保存活用計画とこの会議での議論内容は概ね整合しており、引続き連動していけると良い。(⑩) ・指定地だけが計画対象になっていないことが重要。指定地周辺の地域を含めて計画対象区域を定めていることが特徴。(⑩) ・指定地だけではなく幅広に捉えて、価値も含めていることが、この保存活用計画の中心的な内容である。(⑩) ○日本近代化における重要な鉄道建設 ・品川は東京の中心というわけではない。日本の近代化の出発点として、築堤を絡めた街全体のストーリーをしっかりと構築することが重要。(⑦) ・鉄道の世界遺産の一つである「三池炭鉱専用鉄道」は、産業革命の大きなストーリーの中での位置付けとして選定されたものであって、土木構造物そのものとしての価値で選定されたものはない。高輪築堤についても我が国最初の鉄道という歴史的価値が高いと思われるが、土木構造物としての価値は議論の余地がある。(⑥) ・「三池炭鉱専用鉄道」は、一つのストーリーを繋ぐ「システムの一つ」として鉄道も評価され、世界遺産に至ったというのが当時の実情。(⑦) ・富岡製糸場は当時のものが全てそのまま残っている一方、鉄道は29kmの一部分しか残っていないところが大きな相違点である。高輪築堤は皇居の石積みと比較しても、土木構造物として独自性や独特性があるとは考えにくく、むしろ鉄道システムとして近代化に貢献した価値が高いと思われる。(⑧) ・日本の近代化の物語の中に高輪築堤がある、ということを未来へ伝えて欲しい。全て残せなかったとしても、築堤の連続性を都市景観のなかでランドスケープ等に活かすまちづくりが実現できると良い。(⑥) ○新橋・横浜間以降、我が国鉄道網整備の基礎となった路線 ・石垣だけではなく、新橋～横浜間が日本の鉄道の出発点だという事実により、高輪築堤の歴史的価値が更に高まる。(⑦) ・「150年前の史跡」というだけではなく、150年前から現在までの変遷と、現在から未来にどのようにつなげていくのか、俯瞰する観点を持てると良い。(⑥)	【現地保存の考え方】 ・基本的には現地保存が可能であれば最善だが、様々な状況もあり、次善の策として移築保存も考えられる。(⑦) ・5・6街区は基本的に「現地保存ができるかどうか」というところからの検討が必要。(⑨) ・どうしても現地に残せない場合は、移築も十分に有益であると考えを変えていかねばならないと思う。移築後に世界遺産になった遺跡もある。但し、移築する際には復元が正確でなければ価値を損なう。(⑥) ・信号機土台部の移築については、近い場所に移築する場合、同じ場所に保存するよりは下がるものの、価値はある。(⑩) ・一般論では、現地保存→移築保存→記録保存という優先順位だが、実際に移築保存する価値があるかは、現地の具体的な状況に即して選択する方が良い。(⑪) ・埋蔵文化財の史跡指定を土地と切り離して考えることは難しい。一方、現地保存が難しい場合は記録保存して後世に残していくという考え方もある。信号機土台部は記録保存した上で移築整備と整理されており、いわゆる指定文化財の形ではないものの、文化財としてプロセスを踏んで活用していくという観点で非常に高く評価している。(⑪) ・都市部の開発と史跡の共存のケースにおいて、移築により価値がなくなるという考え方は、柔軟に取り扱ってもらいたい。記録保存だとドキュメントがあればよく、モノが残らないケースもあり、制度的にも、移築を積極的に捉えることが文化財保護と活用の観点から良いことだと考える。(⑪) ・高輪築堤は土と石と木であり、信号機土台部は石だけの移築のため、高輪築堤自体の移築とは呼べない。現地保存では断面を見られないが、移築により内部構造などを見せることができるというのも一つの方法である。(⑩) (参考) 高輪築堤の保存の方針 ・確認された高輪築堤の遺構について、「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」などの観点から、保存の方針を定めた。(第2回高輪築堤調査・保存等検討委員会・資料2) ↓ ・3街区の第7橋梁部(約80m分)及び2街区の公園部(約40m分)の2箇所について現地保存、4街区の信号機土台部を含む約30mは移築保存をしっかりと行っている。(⑨) 【継承の考え方】 ・史跡だけでもたくさんの価値が共存し、それらを全て保存するのは難しい。何を守り、未来に伝えるのかを示すことが答えになると思う。(⑥) ・重要文化財は時代を代表する典型的なもの・特徴的なものが選ばれて残されている。(⑥) ・都市部において全てを残すのは現実的ではない。世界遺産では「レプレゼンタティブ(代表性)」という考え方で、複数の類似遺産がある場合は、最も典型的で保存の良いものを残している。どこをどのような観点で選定して残せるものを残すのか、価値の考えを整理することが望ましい。(⑧) ・文化財継承においては、モノだけでなく人も大事という考え方になっている。価値を維持しつつ、人に楽しんでもらい、繰り返し来てもらえる活用・展示が実現できると良い。(⑦) ・ハード(モノ)だけの保存では、限られた人だけにしかアピールできないのではないか。ソフトとして、鉄道遺産の記憶なども含めて価値を表現できる空間を作っていけると良いと思う。(⑦)

これまでと今後の取組み (活かしていくべきこと)
【これまでの取組み】 ・保存活用計画のプレスを見たが、事業者として現地保存や公開にしっかり取り組んでいることが理解できた。(⑥) ・品川駅を中心にしっかりした開発が進められているなかで、文化遺産を保存・活用する際に重要なことは、日本の方だけではなく外国の方にも見てもらうことではないか。(⑥) ・「外国の方も含めて多くの方に長く親しみを持っていただける保存や展示を考える」ことが大事で、引き続きその方向での取組みをお願いしたい。(⑧) ・プレス発表されている様々なTAKANAWA GATEWAY CITY を拠点とした取組みは、大変印象的なもので素晴らしいと思う。(⑨)

高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりについて

観 点	まちづくりのあり方 (「品川」というまちの特性と使命)	高輪築堤の価値のあり方 (文化財としての位置づけ)	高輪築堤の継承のあり方 (文化財の保存・公開方法)	これまでと今後の取組み (活かしていくべきこと)
これまで に頂戴したご意見(第⑥回、第⑪回)	【品川のまちと高輪築堤の関係性】 ・築堤出土以前から、品川の開発では「 文化的公共空間 を作る」ことを検討していた。これに築堤を活かし、品川全体の価値を高められるチャンスと捉えてほしい。(⑦) ・築堤出土で付加価値が高まった 文化創造棟の活用 によって、品川地区全体の価値を高めて、賑わいをもたらしていけると良い。(⑦) ・国家戦略特区としての品川における 開発の公益と、文化財を守ることの公益 の2つが存在する。この2つの公益を 比較検討 する必要があるため、 事業者より品川における開発から得られる利益、公益の説明を頂きたい 。(⑧) ・築堤を残す、残さないという対立議論ではなく、品川全体で「 継承と革新 」を両立するために どのような工夫が必要か 、という議論が必要ではないか。(⑧) ・「まちづくりと文化財のあり方」というテーマは、「 文化財の保存を十分に踏まえたうえでのまちづくりのあり方 」という方が相応しいのではないか。(⑧) ・ 開発と文化財の保護をいかに両立 させるか、どのように考えていくのかについて、 さらに具体的な計画 を提示してほしい。(⑨) ・単にJR東日本のプロジェクトというだけではなく、 日本にとってこの地区の開発が非常に大きな公益性 を持っている。文化財保護も公益目的で考えるべきであり、 都市の開発も一企業の利益よりも社会の利益をどう考えるか という観点で考える必要がある。(⑩) ・人が多く流れ界限性を持った地域になることが重要。 高輪築堤は人の流れの中、歴史との接点 という意味で大きな意味と価値を持つ。地域史という観点も取り込み、 現代・近代・歴史が重なって実感されるような地域づくり を念頭に置いてもらいたい。(⑩) ・これから先の まちづくり を考えていく上では 歴史 についても踏まえていく必要がある。(⑩) ・文化の発信は多義的である。高輪築堤も、ただ過去のものとするのではなく、 過去から現在、未来に繋がる文化として発信 することが重要。(⑩)	○イギリス人技師の指導のもとに建設された鉄道 ○鉄道技術向上の基礎となった新橋・横浜間建設 ○西欧の鉄道技術と江戸時代以来の土木技術により造営された築堤 ○明治初期の土木技術を示す重要な遺構 ・高輪築堤を含めた29kmの鉄道は イギリスの技術と日本の技術 によって作られている点、 イギリス人技術者が日本の技術者を育成 した点を十分に調査し、説明・展示等ができると良い。(⑥) ・ イギリスの技術が日本に本格的に導入された例として、高輪築堤の特徴のひとつ であることに土木構造物としての価値があると考ええる。現在の鉄道技術に至る 歴史的な連続性にも価値 があり、上手く表現できると良い。(⑧) ・近代遺産として、産業遺産としての価値を整理のうえで、 高輪築堤のどのような価値を残すかが重要 。現地保存をしている時点で、土木構造物としての価値は尊重されている。(⑧) ・鉄道の歴史からすると、築堤という構造物に限定せずに、例えばダイヤを作成する技術からソフトまで、 鉄道の仕組み全てを含めて語 ると良い。(⑥) ○海上に鉄道を走らせるために建設された鉄道敷 ・新しく作られるもののなかに、 ストーリーとして築堤があったことを上手く織り込んだデザイン が望ましい。線路を遠くまで見通せること、海上に線路が通っていたことがデザインとして重要。 「継承と革新」を表現 してほしい。(⑧) ・ 築堤開業当時の雰囲気 がわかるここにしかない デザイン であってほしい。高輪築堤の錦絵は、ストリートファニチャーなどで工夫して再現できるのではないか。 海上築堤であったことも重要な記憶 の一つであり、それをどう表現するかの工夫があると良い。(⑧) ○水運と陸運の結節点に建設された築堤の橋梁 ○鉄道の建設から開業、複線化、3線化する路線の変遷をたどることのできる遺構 ・東海道との間をつなぐ南北の仕切堤があったことや、 東海道側に車町の河岸機能の維持のために第7橋梁を通舟できるよう作った経緯から、鉄道史だけではなく、地域史 においての意味もある。(⑩) ・可能な範囲で 現地保存のうえ公開 する高輪築堤こそ本物であると理解してもらうことや、その 希少価値 を提供し理解してもらうことが望ましい。(⑦) ※「保存活用計画書」に記載の無い観点 ・ モノにまつわる記憶や自然景観等 も含めて全体をいかに扱うかを考える潮流になってきている。この動きの中で生まれてきたものに自然と文化を連携して考える文化的景観がある。(⑥)	【様々な継承方法】 ・完全な保存が行えない場合も、 残る記憶を建築・通路デザイン等で表現 することや、 AR・VR等を活用 した歴史を伝える空間作りが肝要。(⑥) ・ARは考古学の遺跡でも使われる。 例えば、4街区の弧を描く鉄道らしい風景や、発掘当時の現場状況等もARで再現 して見られるようにできると良い。(⑨) ・展示や説明はARだけではなく、 多様なソフトを組み合わせ、現場でも対応できる工夫 をしてほしい。(⑨) ・日本の近代化の物語の中に高輪築堤がある、ということを 未来 へ伝えて欲しい。全て残せなかったとしても、 築堤の連続性を都市景観のなかでランドスケープ等に活かす まちづくりが実現できると良い。(⑥) ・それぞれの街区をデザインで繋ぎ共有化する取組みとして、通り(デッキ等)を活用して 線的な施設があったことをデザインで可視化 したり、築堤があたかも地表に表出しているようなデザインの工夫をしたりして、 文化的なアピール に繋げることが出来る。(⑦) ・ 日本初の鉄道に狭軌を採用した歴史的背景 を様々な場所で語り、床面のデザインにも活かしてほしい。できるだけ線路のデザイン上には物を置かない方が良い。(⑨) ・新しく作られるまちのなかに、 ストーリーとして築堤があったことを上手く織り込んだデザイン が望ましい。線路を遠くまで見通せること、海上に線路が通っていたことがデザインとして重要。 「継承と革新」を表現 してほしい。(⑧) ・ 築堤開業当時の雰囲気 がわかるここにしかない デザイン であってほしい。高輪築堤の錦絵は、ストリートファニチャーなどで工夫して再現できるのではないか。 海上築堤であったことも重要な記憶 の一つであり、それをどう表現するかの工夫があると良い(⑧) ・4街区以外でも 高輪築堤をリスペクトしたデザイン を考えてほしい。(⑧) ・訪れた人に「なるほど、このような表現もできるのね」と感じてもらえることが、この場所をリスペクトすることになる。そのようなデザインは様々な方々に評価されるだろう。(⑧) ・ ここを訪ねたら特別な場所だと想起できるデザイン を検討してほしい。どこにでもあるような情景では面白みがなく、誰も来ない場所になってしまう。(⑧) ・せっかく遺跡から 発掘された石を床石等に転用 しても、説明が無いとそれが何か理解されにくい点が難しい。見た人に伝わる工夫が必要である。(⑨) ・来場者が 石の使われ方を見て、当時の石垣 とっていただけるかが重要。(⑨) ・4街区と3街区の間の道路横断部の仕上げ等で、築堤が北側に繋がるデザインができると良い。 ストーリーを連続 させるべく、 敷地の外の部分との調整や工夫 をしてもらいたい。(⑩) ・ 仮囲いを使って何かを表現 したり、 プロジェクションマッピングを実施 するなど、上手く活用していけると良い。(⑩) ・ 発掘現場が今のまちにつながった ということが分かるように AR等で体験 できると良い。(⑩)	【今後の取組み】 ・高輪では、ここが 日本の近代化の出発点 であることを明示し、 新橋～横浜間における歴史の全体像を説明・展示 する方が、一般の方々の理解を得られるのではないか。(⑥⑦⑨) ・ 鉄道博物館や旧新橋停車場等と連携した展示 を行うことで、全体として理解を深められるようにすると良い。(⑥) ・錦絵を展示する際は、現在の位置を示す解説があると良い。(⑧) ・ 誰もが愛せる、話ができる保存や展示、賑わいづくり が重要。保存当初は注力できても、 50年、100年と継続的に活用 するのは大変。コミュニティ全体が史跡を大切にする仕掛けづくりも大切。(⑦) ・東京都や港区と相談し、発掘調査の進捗を報告したい。(⑧) ・5・6街区は部分的な調査を実施中。開業期の海側の石垣が1～4街区に比べて非常に高い位置で確認され、 遺存状態が良いと想定 される。(⑧⑨) ・5・6街区は 基本的に「現地保存ができるかどうか」というところからの検討が必要 。(⑨) ・発掘調査の報告から5・6街区での築堤の場所がほぼ確定してきており、1～4街区とは異なって「 築堤があること 」を踏まえた 基本計画 ができるのではないか。(⑨) ・ 国家戦略に相応しい将来の計画と、歴史を継承する保存計画とのシナジーを図る 観点で、それらが十分に表現されている説明ができると良い。(⑨) ・物語のスタートに築堤があったということが今の開発に至っている。どういう デザインなら良いのか、しっかり検討 してもらいたい。(⑩) ・「これからの日本の成長を牽引する」にあたり、 産官学のうち、官の協力も得ない といけない。港区だけではなく東京都、日本政府に応援や協力をしっかり行ってもらいたい。(⑩)

たかなわちくてい

高輪築堤

保存・継承の取り組み

JR東日本が取り組んでいる「100年先の心豊かなくらしのための実験場」として

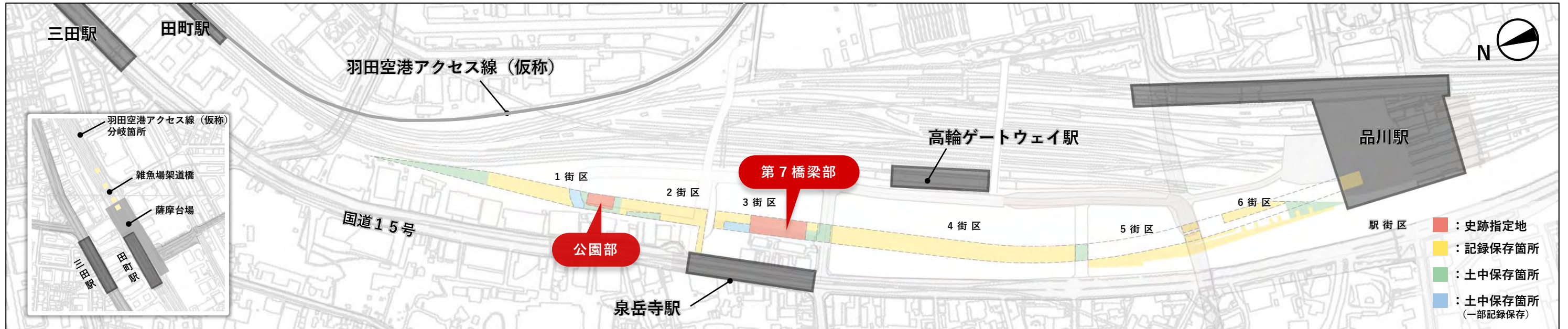
新たなビジネス・文化が生まれ続ける「品川開発プロジェクト」のまちづくりエリア内において

約150年前、日本初の鉄道が開業した際に、海上に線路を敷設するために築かれた「高輪築堤」が発見されました。

鉄道会社である当社にとっては大変意義深いものであると考えており、国家戦略特別区域計画等に位置付けられているまちづくりと両立しながら、関係行政等のご理解ご協力のもとで「第7橋梁部を含む約80メートルおよび公園部約40メートルの2箇所の現地保存・公開」「信号機土台部を含む約30メートルの移築保存・公開」「慎重かつ丁寧な記録保存調査の実施」に取り組んでいます。

2021年9月17日には国指定史跡として指定された「高輪築堤跡」について

当社はその歴史的価値と日本で初めて鉄道が走ったイノベーションの地としての記憶を、まちづくりの中で継承していきます。



※記録保存箇所は当社以外の事業での調査箇所を含みます

高輪築堤跡これまでの歩み

※2024年9月末現在

2019年（平成31年）4月
品川駅改良工事において石積の一部を発見

2020年（令和2年）7月
品川開発プロジェクトの計画エリア内で高輪築堤の一部を発見

明治 ▶▶ 令和

2021年（令和3年）4月
2021年4月21日プレス

品川開発プロジェクトエリア内で発見された高輪築堤の調査・保存方針取りまとめ

- ・橋梁部を含む約80メートルおよび公園隣接部約40メートルの2箇所を現地保存
- ・信号機土台部を含む約30メートルを移築保存
- ・記録保存箇所については、詳細かつ慎重な調査を実施

2021年（令和3年）9月
史跡（国指定）

2022年（令和4年）4月
高輪築堤をまちづくりに活かす

2022年4月21日プレス

2023年（令和5年）5月
高輪築堤跡の保存公開方法を検討、文化財保護法に基づく保存活用計画を策定し、文化庁長官の認定受領

2023年5月31日プレス

2024年（令和6年）4月
羽田空港アクセス線（仮称）における高輪築堤支障範囲は約160mだったが、現状のまま約100m支障回避できる計画変更を実施。記録保存箇所については、詳細かつ慎重な調査を実施予定

2024年4月21日プレス

1872年（明治5年）9月
日本初の鉄道が新橋・横浜間に開業

2020年（令和2年）9月～
高輪築堤調査・保存等検討委員会

計47回開催

2021年（令和3年）10月～2023年（令和5年）3月
「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」における高輪築堤跡保存活用計画等策定・検討委員会

計8回開催

2022年（令和4年）11月～
「国際交流拠点・品川」における高輪築堤の価値・あり方に関する有識者検討会議

計12回開催

2023年（令和5年）8月～
高輪築堤跡整備基本計画策定委員会

計6回開催

2027年度（令和9年度）
高輪築堤跡現地公開（予定）

品川開発プロジェクトのこれまでの取り組み

2012年（平成24年）1月
特定都市再生緊急整備地域に指定（品川駅・田町駅周辺 約184ha）

2019年（平成31年）3月
品川開発プロジェクト事業着手

2021年（令和3年）11月
国家戦略特別区域計画の内閣総理大臣認定（1～4街区 都市再生特別地区 都市計画変更）

2024年度末（令和6年度）
TAKANAWA GATEWAY CITY 4街区開業（予定）

2009年7月（平成21年）
品川車両基地再編着手

2016年（平成28年）4月
国家戦略特別区域計画の内閣総理大臣認定（土地区画整理事業等の都市計画決定）

2019年（平成31年）4月
国家戦略特別区域計画の内閣総理大臣認定（1～4街区 都市再生特別地区 都市計画決定）

2022年（令和4年）4月
・一般社団法人高輪ゲートウェイエアーマネジメント設立
・複合棟Ⅱ、文化創造棟、住宅棟及び各棟周辺エリアを2025年度中に開業します。

2022年4月21日プレス

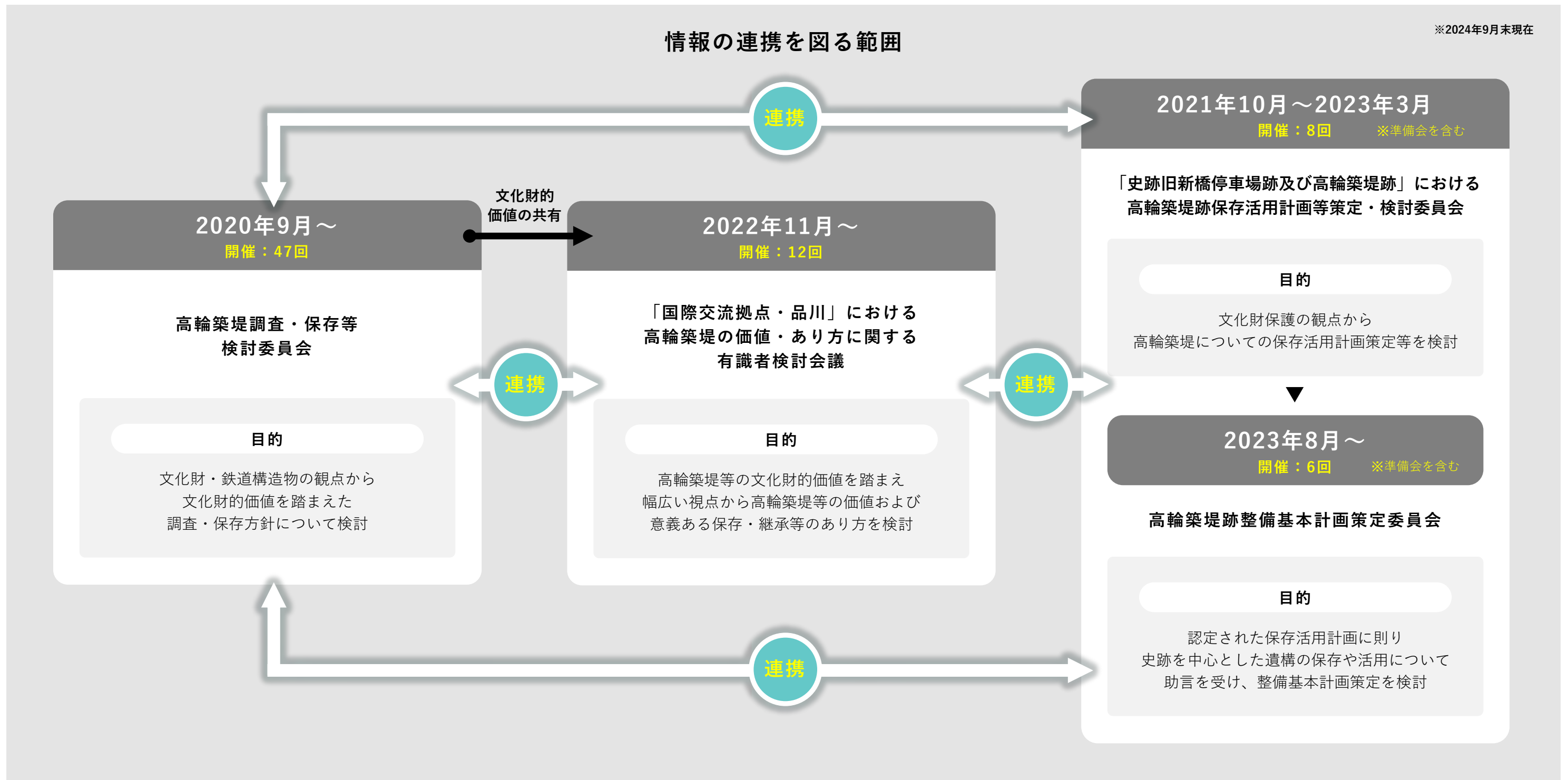
2024年（令和6年）4月
国家戦略特別区域計画の内閣総理大臣認定（品川駅街区地区 都市再生特別地区 都市計画決定）

2025年度中（令和7年度）
TAKANAWA GATEWAY CITY 1～3街区開業（予定）

※各種会議体の開催回数は、2024年9月末現在

0 高輪築堤等に関する有識者検討体制について

JR東日本では、高輪築堤跡等の保存や活用等のあり方を検討するにあたり、以下の検討体制を設置し、様々な分野の有識者や文化庁・東京都・港区の文化財行政から貴重な助言を頂いています。



1 高輪築堤を保存する取り組み

150年前の高輪築堤をこれから100年先の豊かな暮らしを目指したまちづくりの中で活用し、高輪築堤の記憶や歴史を次世代へつなぐ。

①-1：高輪築堤を現地保存・移築保存する取り組み

A | 第7橋梁部の現地保存・公開

国指定史跡

3街区

2027年度（予定）

高輪築堤のなかでも希少性が高く、通船口として地域の水運と陸運がつながる重要な役割を担ったことに加え、西洋と日本の技術を融合して造られたことが捉えられる遺構として、第7橋梁部を含む約80メートルについて現地保存を行い、建設当時の風景をそのまま感じられるように公開します。



橋梁部の現地保存イメージ

C | 信号機土台部移築保存

4街区、4-2街区

2033年度頃（予定）

信号機が設置されていた基部の張出遺構及び周辺部分の30メートルを移築保存します。移築保存にあたっては、海上築堤の鉄道らしい景観を伝えるため、丁寧な記録保存調査を行いました。

国道15号沿いの広場に
移築保存した場合のイメージ

E | 第7橋梁南横仕切堤の現地保存

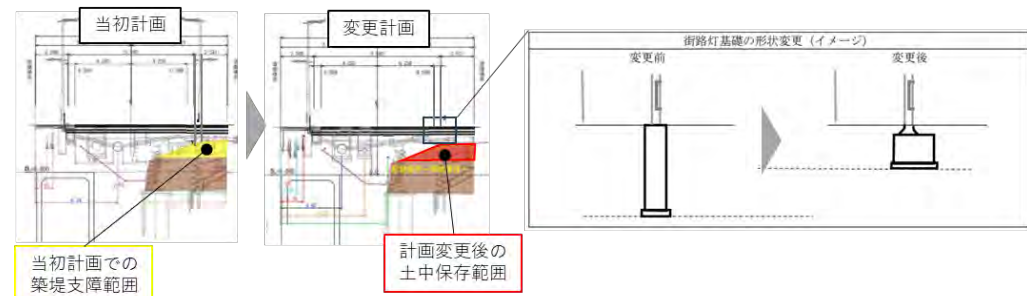
4-2A街区

2022年度

調査の中で第7橋梁南横仕切堤が発見されたことを受け、4-2A街区の計画を一部変更し現地の土中保存を行いました。

道路内へのインフラ敷設計画変更

街路灯の構造計画変更

当初計画での
築堤支障範囲計画変更後の
土中保存範囲

B | 公園部の現地保存・公開

国指定史跡

2街区

2027年度（予定）

高輪築堤のなかでも遺存状況が良好である公園部の約40メートルについて、文化の発信拠点である文化創造施設と一体的に公開・活用することで、150年前からのイノベーションの歴史を身近に感じられるようにします。



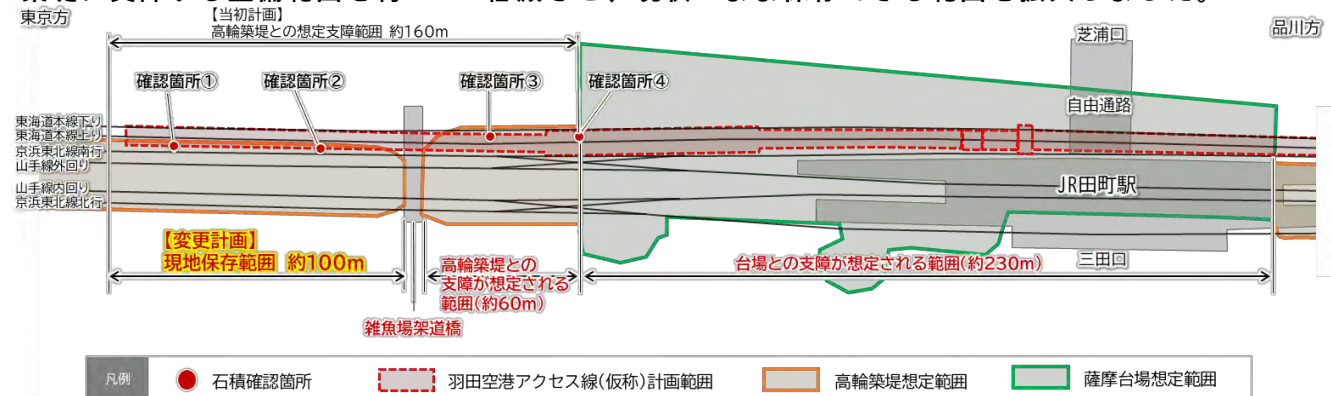
公園部の現地保存イメージ

D | 羽田空港アクセス線（仮称）の現地保存

羽田空港アクセス線(仮称)

2024年度～

羽田空港アクセス線（仮称）の下り勾配の開始地点を当初計画より約100m 品川方に変更し、高輪築堤に支障する整備範囲を約100m低減させ、現状のまま保存できる範囲を拡大しました。

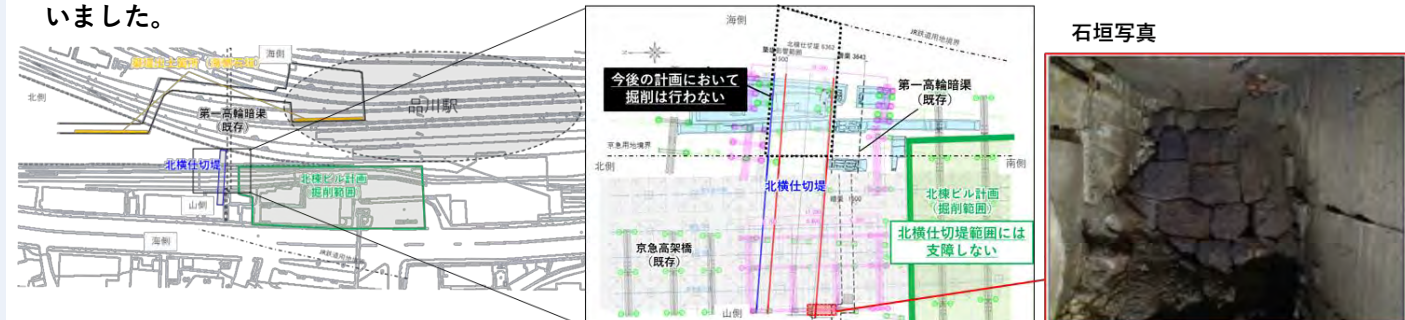


F | 第8橋梁北横仕切堤の現地保存

品川駅

-

調査の中で第8橋梁北横仕切堤が発見されたことを受け、歩行者デッキの計画を一部変更し現地の土中保存を行いました。



G | 都市基盤整備箇所における現地保存

2街区、3街区

2022年度

土地区画整理事業において整備する道路等の都市基盤を整備する箇所において、事業者であるUR都市機構の協力のもと施設の構造検討や計画見直し等により、土中に現地保存しました。

※各取り組みの内容については2024年9月末時点のものであり、適宜更新いたします。

1 高輪築堤を保存する取り組み

①-1：高輪築堤を現地保存・移築保存するための計画変更の取り組み

第七橋梁部の現地保存を実現するための計画変更の取り組み

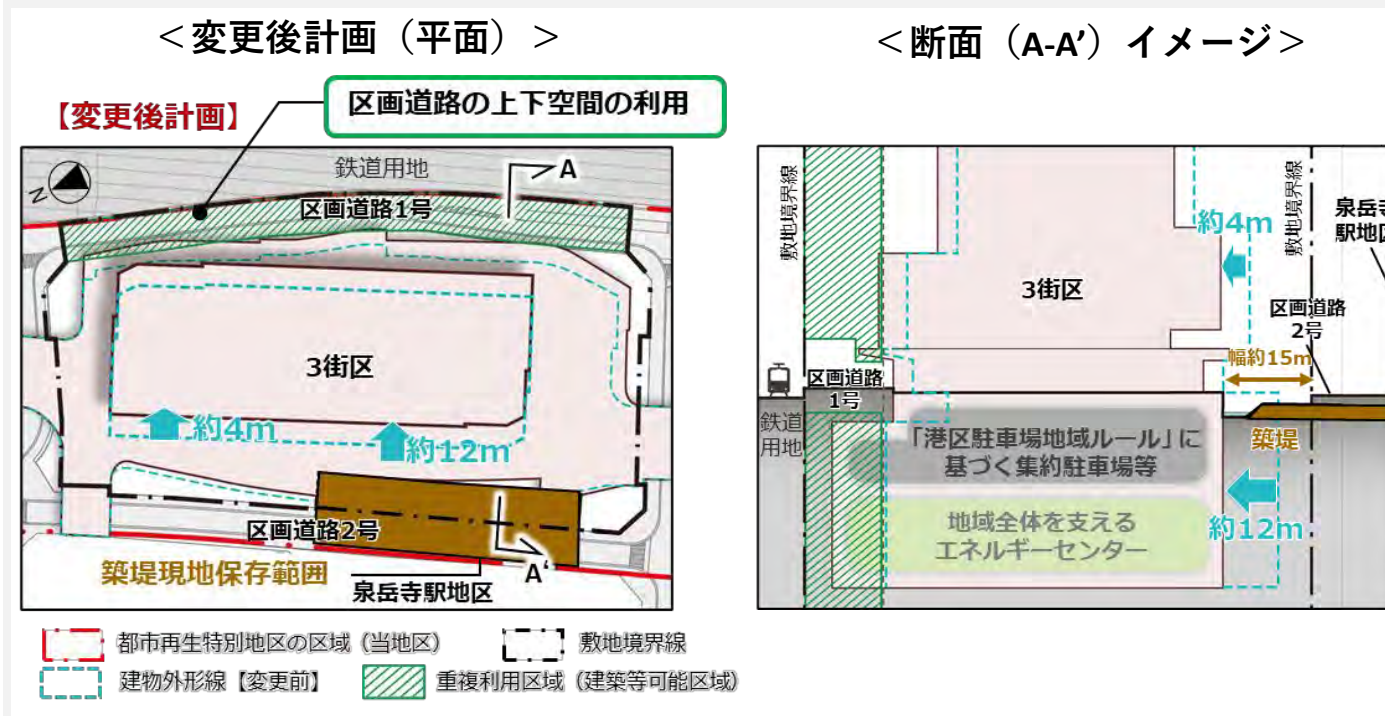
3街区

2021年度

3 街区建物位置変更

国家戦略特別区域計画に位置付けられたまちづくりを行う中で発見された高輪築堤を現地保存するために、建物計画を大幅に見直すという計画変更を行いました。

工事着手後かつ都市計画の変更を伴う前例のない計画変更でしたが、関係行政からご支援をいただきながら進め、高輪築堤の特徴的な範囲を現地で保存することを可能にしました。



区画道路2号の計画見直し（歩行者専用道化）

2023年～（継続中）

有識者からの提言等に基づき、築堤への荷重影響低減による遺構の保護を目的として、第7橋梁部の遺構上部にUR都市機構が整備する「区画道路2号」について、一部歩行者専用道化とする計画見直し案の検討及び関係者間での調整を続けています。まちづくりと文化財保存との両立を図り、にぎわい空間の確保や史跡を見渡せる場所を整備するなど、地域のためのより良い空間になるよう実現に向け検討・調整しています。



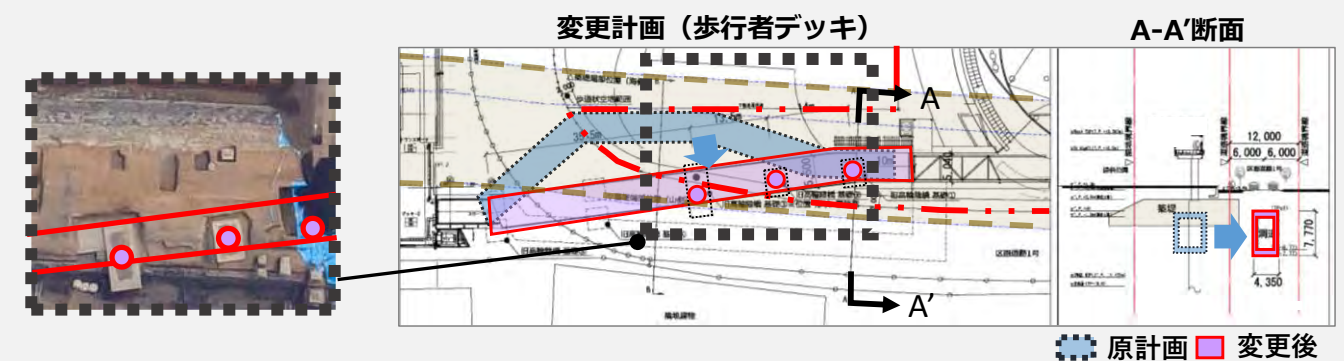
公園部の現地保存を実現するための計画変更の取り組み

1・2街区

2021年度

1・2 街区間歩行者通路の位置・形状変更

1・2 街区間に設置する歩行者通路（歩行者デッキ）については、公園部築堤を保存するために、位置及び形状を大幅に見直しました。新たに設置が必要となるデッキ橋脚の基礎は、既設高架橋を撤去した基礎部を活用することにより、土中保存されている遺構へ新たな支障が生じないように配慮しました。さらに、1か所の基礎については、道路管理者にご理解いただき、史跡指定地外の歩道部に設置する計画変更を行い、遺構への影響を回避しました。



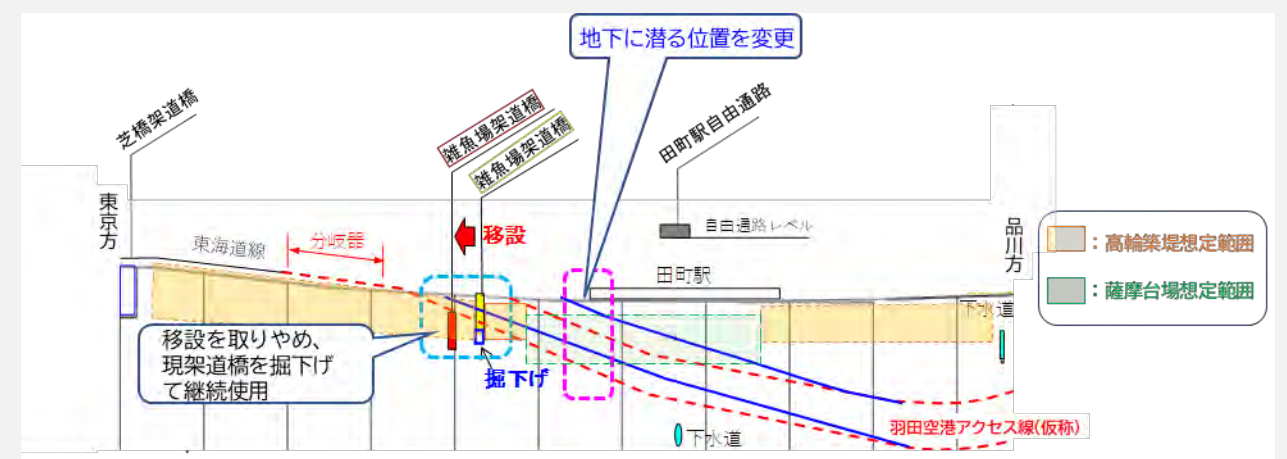
羽田空港アクセス線（仮称）の現地保存を実現するための計画変更の取り組み

雑魚場架道橋

2024年度～

羽田空港アクセス線（仮称）の線形変更

羽田空港アクセス線（仮称）の線形を見直し、下り勾配の開始地点を当初より約 100m 品川方に変更する計画に変更し、地下掘削範囲を低減させました。



雑魚場架道橋の新設取り止め

雑魚場架道橋は撤去・新設を計画していましたが、鉄道開業時の第5橋梁の橋台が残存している可能性があることから、関係者と協議のうえ計画を見直し、一部改修の上で継続使用することとしました。

1 高輪築堤を保存する取り組み

①-1：高輪築堤を現地保存・移築保存するための計画変更の取り組み

信号機土台部の移築保存を実現するための計画変更の取り組み

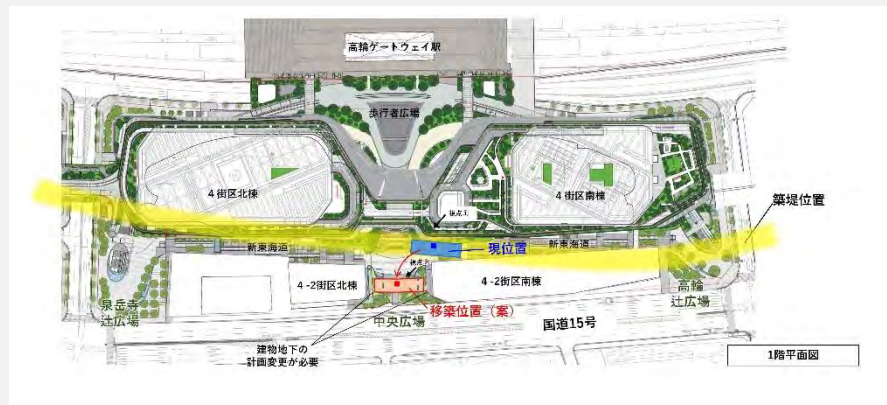
4街区、4-2街区

2030年代

まちのシンボルとなる場所への移築・復元

4街区内から出土した信号機土台部について、国道15号側の近隣広場へ移築・復元します。

史跡「高輪築堤跡」のガイダンス機能をもち、高輪築堤に関する展示や解説を通じて、高輪築堤の価値の理解を助けるとともに、地域の皆様に愛される新たなまちのシンボルとなるような空間づくりを目指します。



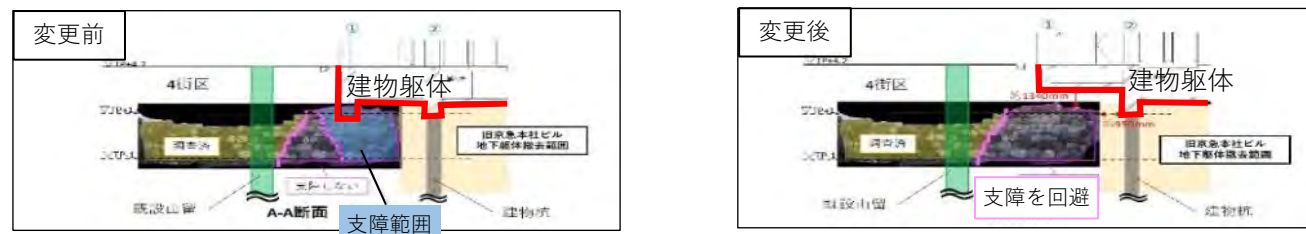
第7橋梁南横仕切堤の現地保存を実現するための計画変更の取り組み

4-2A街区

2022年度

第7橋梁南横仕切堤への支障回避

建物計画を見直し地下躯体の範囲を縮小することで「南横仕切堤」に支障しないよう計画を変更しました。



第8橋梁北横仕切堤の現地保存を実現するための計画変更の取り組み

品川駅

—

歩行者デッキ杭・柱の計画変更

影響回避するため歩行者のデッキ杭・柱の位置について計画変更を行いました。

都市基盤整備箇所の現地保存を実現するための計画変更の取り組み

2街区、3街区

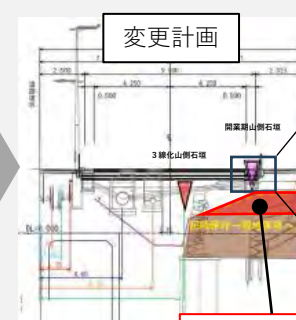
2022年度

土地区画整理事業者であるUR都市機構の協力のもと、都市基盤施設等の構造検討や計画見直しを行いました。

道路内へのインフラ敷設計画変更

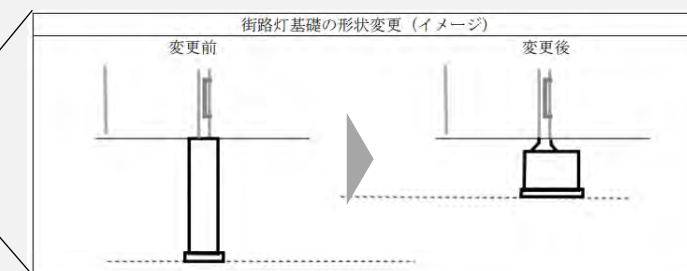


当初計画での
築堤支障範囲



計画変更後の
土中保存範囲

街路灯の構造計画変更



1 高輪築堤を保存する取り組み

1-2：高輪築堤の理解を深めるための、慎重かつ丁寧な調査の実施

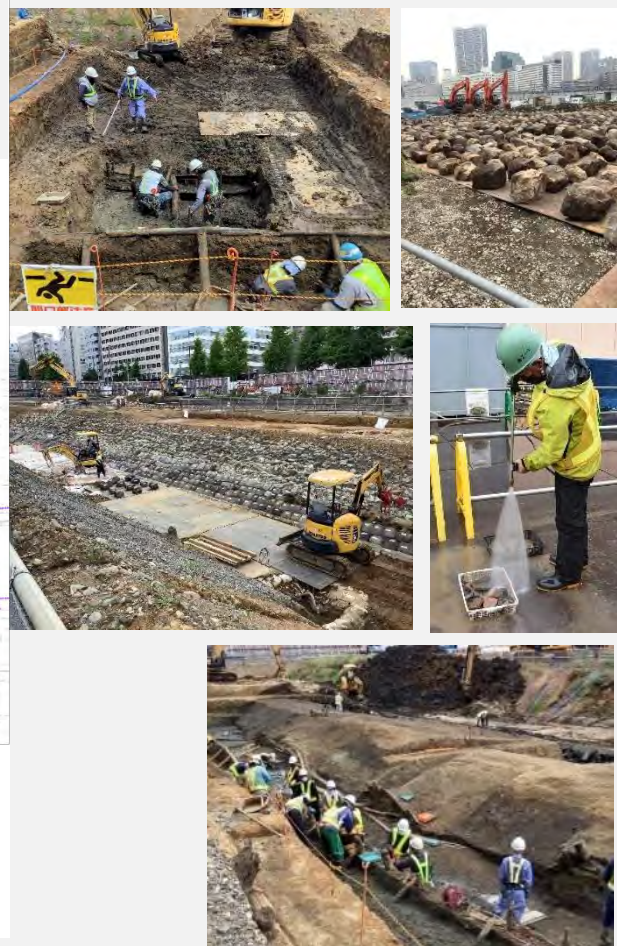
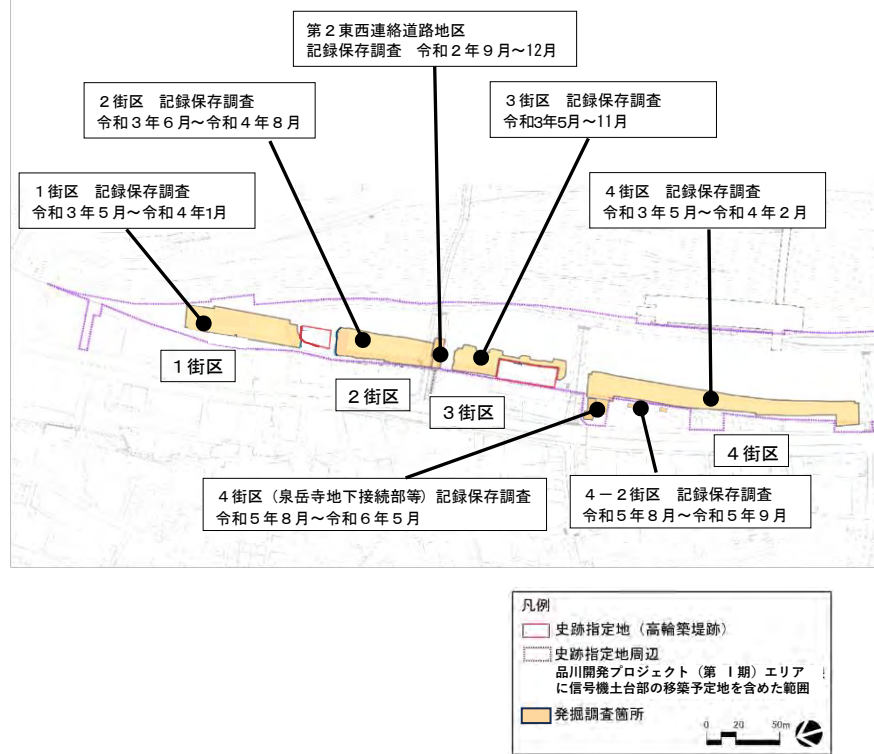
G | 記録保存調査

1～4街区の記録保存調査

高輪築堤調査・保存等検討委員会における考古学・鉄道史などの有識者の知見を踏まえたうえで、港区教育委員会による詳細かつ慎重な調査を実施しました。

1～4街区

2021年度～2024年度



高輪築堤の調査箇所（試掘調査、記録保存調査）

調査報告書及び調査データのとりまとめ

港区教育委員会により、現地調査・分析の結果や調査により得られた知見を調査報告書にとりまとめています。事業者独自の取り組みとして、土層の記録（剥ぎ取りの採取）や高精細写真の撮影、史跡内外の詳細測量（3D点群データの取得）等の様々な手法により保存されていた状態を記録しました。

史跡指定地内の遺構直上における復元整備計画の策定や、遺構のモニタリングの場面にも活用しています。



概説高輪築堤（港区教育委員会発行）



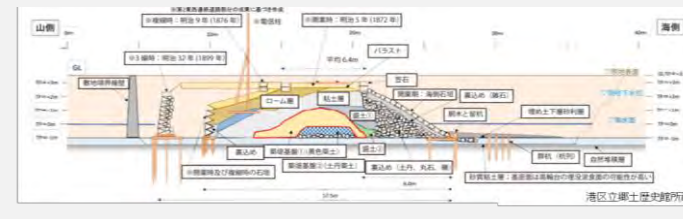
史跡指定部の3D点群データによる記録



高精細写真データによる土層断面の記録

【参考】高輪築堤の調査の手順

高輪築堤の記録保存調査にあたっては、高輪築堤調査・保存等検討委員会、東京都教育委員会、港区教育委員会による「高輪築堤跡の調査の方針」に基づき、港区教育委員会が手順を策定し実施しました。



①築堤上面の遺構（枕木などの跡等）の確認・記録



②石すべてにナンバリング



③取り外した石をひとつずつ材質・形状などを記録



断面の剥ぎ取り

断面に糊（合成樹脂）をつけ、その上から布を押し付けて、布に地層が張り付いたら剥がすという手法



④裏込め石の検出・記録



⑤各土層を表しながら掘削・記録



⑥内部の木等を検出・記録



⑦ナンバリングした杭を1本ずつ引き抜き検測、観察等を行う



記録保存調査に伴い、約15,700個の石、約8,000本の杭、その他、胴木や板なども検出されました。検出された築石については、取り外したうえで、保管を行っております。

1 高輪築堤を保存する取り組み

1-2：高輪築堤の理解を深めるための、慎重かつ丁寧な調査の実施

G | 記録保存調査

関連遺構等埋蔵文化財の記録保存調査

2 街区、4 街区、4-2A 街区

2023 年度～2024 年度

高輪築堤調査・保存等検討委員会における考古学・鉄道史などの有識者の知見により、旧東海道護岸や埋立以前の海底部における土取り坑など、高輪築堤関連遺構と位置付けられた埋蔵文化財について、港区教育委員会による詳細かつ慎重な調査を実施しました。



I | 羽田空港アクセス線（仮称）

記録保存調査

羽田空港アクセス線（仮称）

2024 年度～

高輪築堤調査・保存等検討委員会における考古学・鉄道史などの有識者の知見を踏まえたうえで、羽田空港アクセス線（仮称）に支障する範囲の遺構に関して丁寧かつ慎重な記録保存調査を実施しています。

H | 駅街区・羽田空港アクセス線（仮称）・5・6 街区における試掘・確認調査

試掘・確認調査

駅街区、羽田空港アクセス線（仮称）、5・6 街区

2022 年度～

埋蔵文化財の範囲・状態等を事前に把握するため、文化財保護法第99条1項に基づく港区教育委員会が実施する試掘調査や確認調査に協力しています。



2 史跡の保存・公開にむけた取り組み

②-1：高輪築堤跡の価値を適切に保存し、次世代に継承していくとともに、有効に活用していくための取組み

K | 史跡指定を受けた保存活用計画書の策定

高輪築堤跡保存活用計画策定

2021年9月17日に国の史跡として追加指定された高輪築堤跡について、地域の皆さまや国内外のお客さまに、日本の近代化を支えた鉄道施設である高輪築堤の意義を実感していただけるよう、有識者のご指導や技術的見解を踏まえた保存・公開の方法を検討しました。

文化財保護法に基づき保存活用計画として取りまとめ、2023年5月26日に文化庁長官の認定を受けました。



全街区

2023年度

②-2：遺構を保護していくための保存管理の取り組み

L | 保存・活用

地盤調査・土質試験の実施

1～4街区の記録保存調査箇所において、築堤の土層構造や構築された方法に関する知見を得るため、各街区で1か所ずつ、各土層に関して現地地盤の強度試験を行うとともに、現地採取した土壌サンプルの室内試験を実施して基本的な性状を把握しました。試験結果については、現在作成中の調査報告書に反映していく予定です。



1~4 街区

2021～2023年度

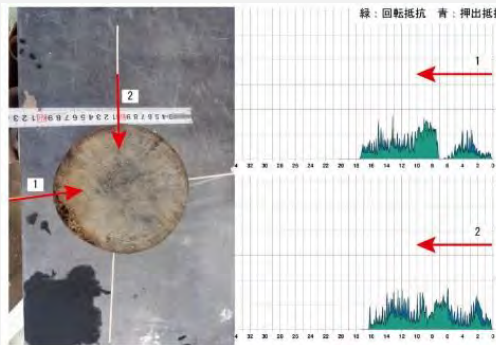
木質の室内試験・成分分析の実施

記録保存調査において採取した築堤の木材の状態の性状及び成分を詳細に分析することにより、発掘時点の木質現地保存箇所において遺構を保存管理していくための知見を得ることを目的に試験等を実施しました。

2街区から出土した木杭等の保存状況を把握する室内試験（強度・密度等）試験や木質の成分分析等を実施しました。

有識者からは「150年程度経過している木材の中では、埋設していた部分は概ね形状も保持できており数値的にもそこまでの劣化は進んでいない」旨のコメントをいただいております。試験等で得られた知見を基に、今後の保存環境整備・維持に向けた対策検討を行ってまいります。

※右図：貫入抵抗試験・・・木材の強度・耐久性・腐敗程度/健全度の確認
3mm程度の針を刺し切削に係る抵抗を波形グラフとして記録し、貫入抵抗・押出抵抗を確認



保存環境把握のためのモニタリングの実施

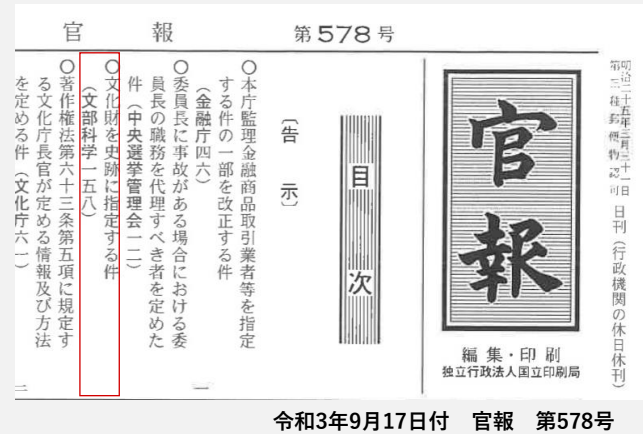
遺構周辺に配置した各種センサーにより周辺環境データを収集・管理し、公開整備前後やその後の保存環境変化を確実に把握します。データに基づき追加対策の実施を検討する等、保存に適した環境の維持に役立てていきます。

2街区

2022～2024年度

【参考】国指定史跡

JR東日本が現地保存を行う2か所については、日本の交通の近代化や当時の土木技術等の歴史を知るうえで重要な遺跡とされ、2021年9月17日に文化財保護法に基づき、国の史跡として指定されました。



上	名 称	旧新橋停車場跡
	開標告示示	昭和四十二年四月八日 文化庁告示第八八号 文部省告示第五十八号
中	所在地	高輪築堤跡 芝浦四丁目 東芝東港二丁目 港南二丁目
	地 域	二番四四のうち実測九〇四平方メートル 二番四四のうち実測二、五五平方メートル 一〇番一四四のうち実測一、九二平方メートル 一〇番一四六のうち実測一、七四平方メートル
下	名 称	旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡
	開標告示示	昭和四十二年四月八日 文化庁告示第八八号 文部省告示第五十八号

○文部科学省告示第百五十八号
文化財保護法（昭和二十五年法律第二百四十九号）第百九条第一項の規定に基づき、次の表の上欄に掲げる史跡に同表の中欄に掲げる地域を追加して指定し、その名称を改めて同表の下欄に掲げるとおりとしたので、同条第三項の規定に基づき告示する。

遺構の保存対策の実施

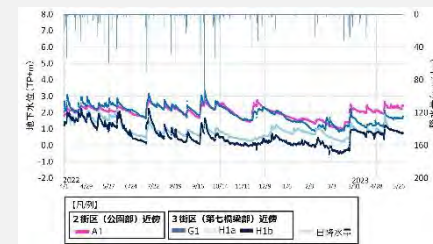
記録保存調査や地質調査等の成果を活かしつつ、遺構の露出公開や周辺施設整備に伴う遺構の保存環境の変化への対策、遺構の劣化対策等の技術的な検討を行い、必要な対策を講じ、遺構を将来にわたり確実に保存管理していきます。

遺構近傍での地下水モニタリング

第7橋梁部近傍に新たに観測井戸を2か所設置し、地下水位の常時計測及び地下水の水質調査を定期的に行っています。測定は継続して行い、遺構の保存環境を把握し保存に適した環境を維持するためのデータとして活用します。



観測井戸の新設

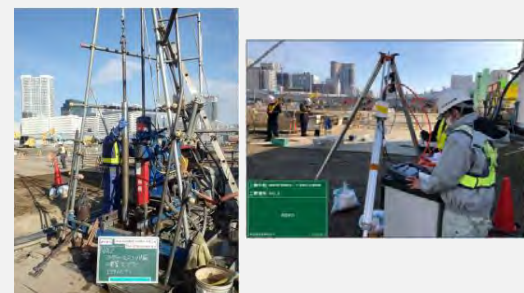


地下水位の動きを連続的に捕捉

M | 第7橋梁現地保存

橋台部の地質調査・構造安定性の検討

第7橋梁部橋台の地震時の影響を最小限とし、安全に保存・公開を行うため、有識者の委員会でのご助言を踏まえ、関係行政のご指導のもと現地地盤のボーリング調査及びレーダー探査等を実施しました。得られた知見を基に構造安定性検証や補強工検討を行っています。



3 将来にむけた活用・継承・情報発信の取り組み

3-1：史跡を広く公開していくための取り組み

N | 第7橋梁部の公開

第7橋梁の現地復元

3街区（第7橋梁）

2023年～（継続中）



史資料調査や記録保存調査等を通じて、発掘時に失われていた第7橋梁の実態解明に取り組んでいます。鉄道開業当時の姿に近い第7橋梁を遺構の直上に復元すべく、過去の文献等を調査のうえ、得られた知見を基に桁の形式や構造、材料等について検討し、復元計画を進めています。

第7橋梁部における機関車設置検討

3街区（第7橋梁）

-

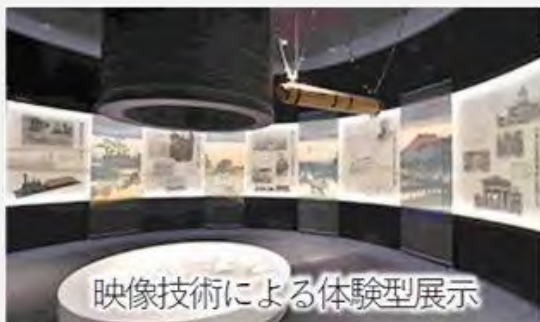
まちづくりの中で、第7橋梁部における機関車の設置を検討しています。明治時代の錦絵に描かれた当時の風景を再現することにより、高輪築堤跡の価値を次世代へ継承し、地域社会への貢献やまちの価値向上を目指しています。

O | まちの中における史跡の情報発信

品川駅北口情報発信機能の整備

駅街区北棟

2030年度（予定）



国家戦略特別区域計画に位置付けられたまちづくりに向けて、国内外の来街者に対し、日本各地の魅力、高輪築堤や品川駅周辺の歴史・文化の魅力等を伝える情報発信施設の整備を検討しています。

P | 公園部の公開

保存・公開用の施設（回廊）の設計・活用

2街区

2023年～（継続中）



公園部の遺構の保存・公開に必要な空間確保のため、港区のご理解・ご協力の下、公園内に2層構造の躯体（回廊）を構築します。高輪築堤を上から見下ろしたり、下から見上げたり、様々な視点場で遺構を眺められる場所を構築するとともに、展示空間として活用することで、高輪築堤を身近に感じられる空間づくりを行います。

街区公園1号との一体的な空間づくり

2街区

2023年～（継続中）



港区のご理解・ご協力の下、UR都市機構が整備する街区公園内と史跡周辺とで一体的な回遊動線を確保するとともに、公園のみどりや遊具と調和するような施設・デザインの検討を行い、誰もが高輪築堤を眺め、身近に感じられるような一体的な空間づくりを目指します。

3 将来にむけた活用・継承・情報発信の取り組み

③-2：高輪築堤に関する理解を深める情報発信の取り組み

Q | 展示・活用

3 D点群計測データを用いた動画の制作

3街区（第7橋梁）

2021年度製作

3 D点群計測により取得した高輪築堤の出土時の点群データを基に、最新技術を用いて忠実に歴史を再現したコンテンツを制作しています。高輪築堤の価値を理解いただくことに加え、街の資産として活用することを目指し、点群データの将来活用に向けたトライアルとして、3号機関車を高輪築堤の上に走らせる動画を製作しました。



高輪築堤のガイダンス機能を有するギャラリー（常設展示）の整備

3街区

2025年度

史跡指定地近隣に整備する建物等を活用し、展示施設等を整備します。

展示施設では、高輪築堤および日本初の鉄道開業の歴史や、日本初の鉄道開業が当時の世の中に与えた影響等、高輪築堤に関わる歴史や社会の変化を、映像など様々な展示手法を活用して紹介する展示を行います。



デジタル技術を活用した体験コンテンツの展開

4街区

2024年度～

高輪築堤の記憶・連続性を表現するランドスケープに合わせて、この場でしかできない体験ができ、高輪の歴史とこれからの未来を感じてもらうために築堤のARを作成し、高輪築堤の歴史や価値の理解と、当時のまちの様子などを感じられる取り組みを行います。まちびらき（2024年度末）に合わせて展開していく予定です。



※イメージです
※機種の演出は、ARコンテンツの動作確認したうえで、採用するかどうかを決定させていただきます。

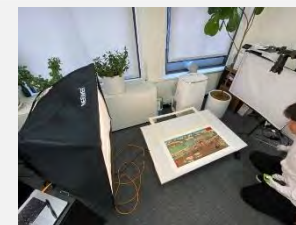


新橋～横浜間の記録史の編纂

-

2022年度～

高輪築堤の価値を次世代に継承する取り組みの一環として、日本で初めて鉄道が走った新橋～横浜間約 29km 間に関する資料を海外コレクターの資料や、これまで注目度の低かった資料などにも目を向け、広く調査・収集しています。収集した資料や知得した資料などについては、今後、整理を行い、新橋～横浜間約29kmの歴史や鉄道開業の歴史を振り返ることのできる資料集として取りまとめていく予定です。



文化創造棟（仮称）との連携

-

-

史跡指定地に隣接する文化創造棟（仮称）と連携し、建物のテラス等に高輪築堤を眺めることができる視点場を設けることに加え、高輪築堤に関する企画展等の開催を検討しています。

旧新橋停車場跡との連携

-

-

一体の史跡として指定されている「旧新橋停車場跡」と連携し、鉄道の開業や近代化の歴史についての理解を深めてもらえるような取り組みを行っていきます。



R | 見学会の開催

現地見学会の実施

2～4街区

2020～2021年度

日本初の鉄道が開業した時の構造物である高輪築堤について、港区教育委員会のご協力のもと一般見学会を開催するとともに、Webでの映像公開等を行いました。



3 将来にむけた活用・継承・情報発信の取り組み

③-3：高輪築堤の記憶や連続性を表現し継承していく取り組み

S | 築堤・築石等の活用

築石・杭の保管・活用

1～4街区

2021年度～

保管している築石（約15,700個）及び木杭の一部を、高輪築堤の価値を尊重し有効活用を図るような取り組み（遺構の復元やファニチャー、専門機関への研究素材としての提供等）の要請にお応えし、適宜提供しています。



出土した築石の保管



SL広場への築石の提供

「記憶のえんぴつ」—高輪築堤の木材を活用し製品化—

-

2023年

記録保存作業を終え廃棄予定の木材をコクヨ（株）様にご提供し、高輪築堤の木材を活用した「記憶のえんぴつ」ならびに「鉛筆削り」を製品化しました。職人が一本一本手造りで製作した鉛筆は、将来への継承の取り組みの一環としてクラウドファンディングにて、コクヨ（株）様により一般販売を行いました。

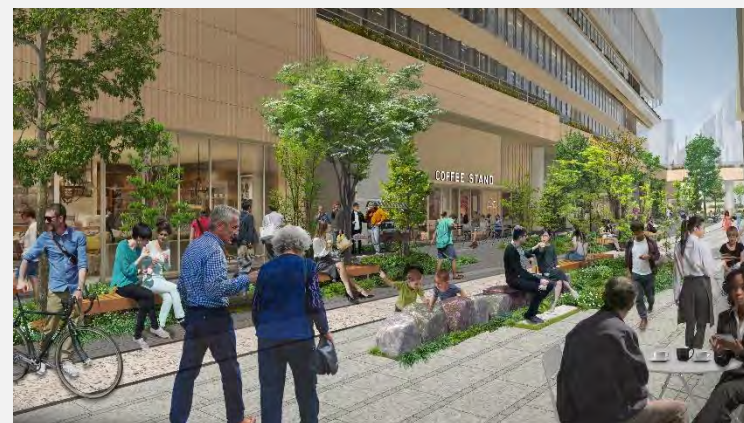


高輪築堤を想起させる「高輪リンクライン」のランドスケープ計画

4街区

2024年度

記録保存調査で取り外した築石を活用して広場の外構計画に活かすとともに床石の張り方で高輪築堤の線形を表現。さらに明治5年の開業時の想定軌道位置にレールを埋め込むことで、日本で初めて鉄道が走った場所の記憶を表現し、高輪築堤の記憶・連続性を表現するランドスケープを整備します。



まちの中での記憶の継承（THE LINKPILLAR 1・THE LINKPILLAR2）

4街区

2024年度～

廃棄予定の記録保存調査で取り外した築石や群杭（松杭）を活用し、床、壁等への埋込みやファニチャー、サイン等の築堤を想起させる連続性を感じる仕掛けを建物内外に設える検討を進めています。

TAKANAWA GATEWAY CITY RESIDENCEにおけるモニュメント

1街区

2025年度～

TAKANAWA GATEWAY CITY RESIDENCEにおいて、高輪築堤の記録保存調査済みの築石の有効活用を目的に、モニュメントとして活用していく予定です。

有識者検討会議における信号機土台部の移築に関する議論の経緯

○第10回有識者検討会議（2024年3月12日）

第7橋梁部と公園部は現地保存、信号機土台部は移築保存を進める。
 現地保存する2か所は史跡指定されているが、信号機土台部は指定対象外。
 →移築保存する信号機土台部の価値や継承のあり方についての議論となり、問題提起をいただいた。

《主なご意見》

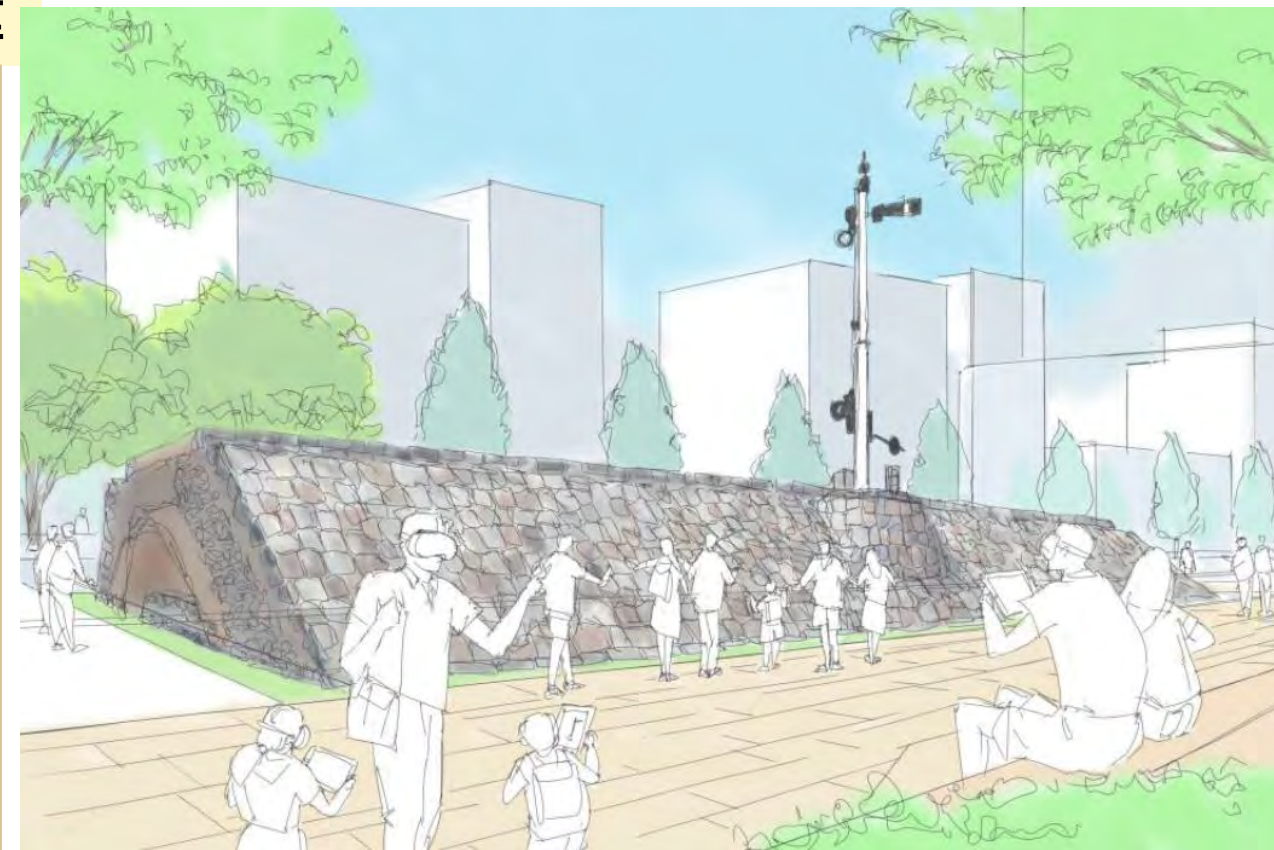
- ・信号機土台部の移築については、近しい場所に移築する場合、**同じ場所に保存するよりは下がるものの、価値はある。**
- ・高輪築堤は土と石と木であり、**信号機土台部は石だけの移築のため、高輪築堤自体の移築とは呼べない。**現地保存では断面を見られないが、**移築により内部構造などを見せることができるというのも一つの方法である。**

○第11回有識者検討会議（2024年6月10日）

第10回検討会議における議論・問題提起を踏まえ、今回移築を検討している信号機土台部の文化財指定等に関してご意見をいただいた。

《主なご意見》

- ・一般論では、現地保存→移築保存→記録保存という優先順位だが、実際に**移築保存する価値があるかは、現地の具体的な状況に即して選択する方が良い。**
- ・埋蔵文化財の史跡指定を土地と切り離して考えることは難しい。一方、現地保存が難しい場合は記録保存して後世に残していくという考え方もある。
信号機土台部は記録保存したうえで移築整備と整理されており、いわゆる指定文化財の形ではないものの、文化財としてプロセスを踏んで活用していくという観点で非常に高く評価している。
- ・都市部の開発と史跡の共存のケースにおいて、移築により価値がなくなるという考え方は、柔軟に取り扱ってもらいたい。記録保存だとドキュメントがあればよく、モノが残らないケースもあり、制度的にも、**移築を積極的に捉えることが文化財保護と活用の観点から良いことだ**と考える。



信号機土台部については指定文化財の形ではないものの、移築や活用の観点から評価をいただくとともに、価値がある旨の見解を頂いている。

【今回ご議論いただきたい内容】
 価値ある信号機土台部の移築に関わる考え方やあり方について。

（参考：第2回 高輪築堤調査・保存等検討委員会資料より）

資料 2

2020 年 11 月 9 日

高輪築堤の保存の方針について

高輪築堤調査・保存等委員会委員は、2 街区、3 街区で確認された高輪築堤の遺構について、東京都教育庁および港区教育員会の同席のもとで検討を行った結果、下記のような保存の方針を提案する。なお、ここでは第 1 回検討委員会での議論を踏まえ、「保存」を「現地保存」、「移築保存」「記録保存」に区分している。

記

1. 確認された第 7 橋梁を含む高輪築堤の遺構は、国指定の史跡「旧新橋停車場跡」と一連のものであり、文化財的価値がきわめて高いことはいうまでもない。日本の近代化土木遺産を代表する遺跡であり、わが国の近代史、鉄道史、土木史上重要な位置を占めている。また、東京や高輪の地域史を考える上でも貴重な遺跡である。
2. 確認された高輪築堤の遺構について、「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」などの観点から、保存の方針を次のように定めた。
3. 第 7 橋梁橋台部約 20m とそれにつながる南北の築堤部各約 30m、合わせて約 80m の遺構を「現地保存」とする。第 7 橋梁橋台部は今後同種のものが発見される可能性がない、きわめて「希少性」が高い遺構である。橋台部から築堤部への「連続性」が良好に認められるとともに、鉄道創業時の遺構を良く残し、「遺存度」も非常に良い。また、鉄道創業時から現代の京浜東北線に至る、日本の鉄道の「歴史的重層性」を示すものである。
4. 「移築保存」については、今後「記録保存」の調査を行っていく中で、移築保存すべき遺構を検討することにする。基本的に「移築保存」は、発掘調査によって得られた成果に基づいて、移築した遺構を展示・解説することが必要である。
5. 「記録保存」については、上記「現地保存」を除く部分を対象とする。第 2 東西連絡道路部の築堤部の調査、および第 2・3 街区の遺構の検出調査によって、第 7 橋梁を含む高輪築堤の複雑な遺構の状況が明らかになってきている。「記録保存」の調査方法については、その知見を踏まえて詳細かつ慎重な調査を行う必要がある。

以上

2021年4月21日付 「品川開発プロジェクト（第Ⅰ期）における高輪築堤の調査・保存について

JR東日本ニュース

JR
東日本2021年4月21日
東日本旅客鉄道株式会社

品川開発プロジェクト(第Ⅰ期)における高輪築堤の調査・保存について

○ JR東日本が進めている品川開発プロジェクトエリア内で出土した高輪築堤（以下、「築堤」）について、考古学・鉄道史などの有識者で構成された高輪築堤調査・保存等検討委員会（以下、「委員会」）において、調査・保存のあり方を議論・検討してきましたが、このたび、調査・保存方針が取りまとめられました。

- ・橋梁部を含む約 80 メートルおよび公園隣接部約 40 メートルの 2 箇所を現地保存とする
- ・信号機土台部を含む約 30 メートルを移築保存とする
- ・記録保存箇所については、詳細かつ慎重な調査を行う

- 委員会における取りまとめを踏まえ、現地保存・公開などの検討に着手するほか、諸分野の知見に基づき、詳細かつ慎重な記録保存調査を進めます。
- 現地保存・公開箇所において一部の建物計画を変更することとし、2024年度のまちびらきに向けて、必要な都市計画などの変更手続きについて、関係行政と連携して進めます。
- まちづくりの中で、150年前に構築された高輪築堤の価値を次世代に継承することで、地域の歴史価値向上、地域社会への貢献とともに新しいまちの価値向上を目指します。

1. 築堤の調査・保存方針に関する取りまとめについて

2020年9月から委員会が計7回開催され、以下のとおり取りまとめられました。

(1) 築堤の文化財的価値の評価

- ・日本の近代化土木遺産を象徴する遺跡として、重要な位置を占めている。
- ・橋梁部（3街区）は、明治時代の錦絵に描かれた当時の風景をそのまま残しており、西洋と日本の技術を融合して造られたものと捉えることができる。
- ・信号機土台部（4街区）を含む前後の築堤は、鉄道らしい景観を呈している。

(2) 調査・保存方針

- ・橋梁部を含む約 80 メートル（3 街区）を現地保存とする。
- ・残存状況が良好である公園隣接部約 40 メートル（2 街区）を現地保存とする。
- ・信号機土台部を含む約 30 メートル（4 街区）を移築保存とする。
- ・記録保存箇所については、詳細かつ慎重な調査を行う。

2. 委員会の取りまとめを踏まえた当社の取組みについて

委員会での取りまとめを踏まえ、以下を基本として保存などに関する具体的な検討を進めます。

(1) 現地保存・公開

・橋梁部

橋梁部を含む約 80 メートル（3 街区）について現地保存を行い、建設当時の風景をそのまま感じられるように公開します。



現在の橋梁部の様子



橋梁部の現地保存のイメージ

・公園隣接部

公園隣接部の約 40 メートル（2 街区）について、文化の発信拠点である文化創造施設と一体的に公開することで、築堤を身近に感じられるようにします。



現在の公園隣接部の様子



公園隣接部の現地保存のイメージ

(2) 移築保存

信号機土台部を含む約 30 メートル（4 街区）を移築保存します。移築先は高輪ゲートウェイ駅前の国道 15 号沿いの広場を基本に検討および関係者と調整を進めます。移築保存にあたり、丁寧に記録保存調査を行います。



現在の信号機土台部の様子



国道 15 号沿いの広場に移築保存した場合のイメージ

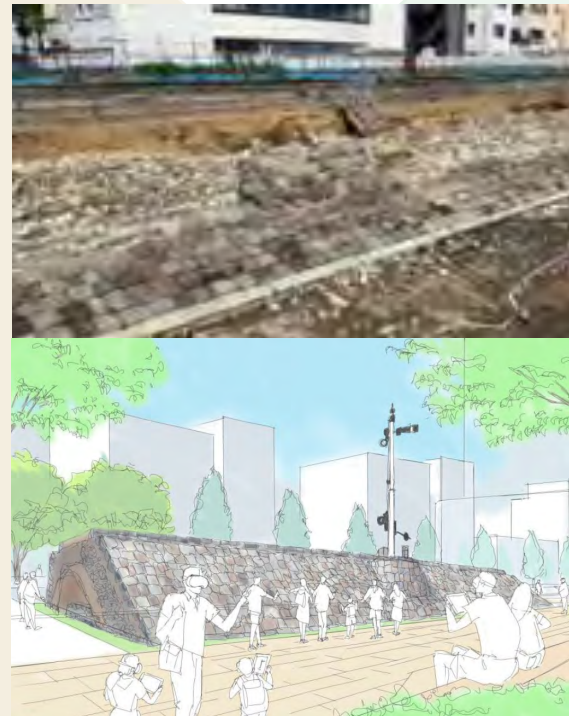
高輪築堤跡保存活用計画書 保存活用の大綱

日本初の鉄道に関する遺構である高輪築堤跡を、関係行政と連携しながら保存管理や活用を図り、**まちづくりの中で築堤の記憶や歴史を次世代へ継承**する。

信号機土台部の目指す移築

高輪築堤の価値を高める

- 史跡指定部を補うガイダンス機能
 - 高輪築堤の持つ歴史・ストーリー・背景を含めて移築（移築位置・形状等）
 - 高輪築堤・信号機土台部の築堤石の移築
 - 記録保存調査をもとに忠実に再現
 - 移築保存する事で、土中保存するより多くの方に高輪築堤を感じてもらえる
- 例えば
- ・現地保存では保存のため露出することが難しい構成物の再現
 - ・高輪築堤に直接触ることができる



まちづくりの価値を高める

- 親しみやすい新たなまちのシンボルとなる施設
- 高輪ゲートウェイシティの賑わい創出
- 史跡指定地周辺の回遊性の構築
- 高輪のまちの発展、過去と現代の融合

4街区 信号機土台部の移築について(案)

資料2

コンセプト

<位置>

品川駅からの距離がなるべく変わらないように現地から近い広場に移築します

<移築後の目指す姿>

明治5年の鉄道開業時の姿を目指し、信号機も含め復元します

<文化財として広く周知>

表層の石やバラスト部を可能な範囲で復元を検討します

端部は断面が分かるような見せ方を検討し、当時の土木技術、鉄道技術を広く周知します

<まちづくりの核として>

明治のイノベーションの象徴として、歴史の伝達(歴史性・物語再現)をするため
キネティック・アートとして信号機が動く様子を多くの人に見て頂きます



視点①より見る



視点②より見る

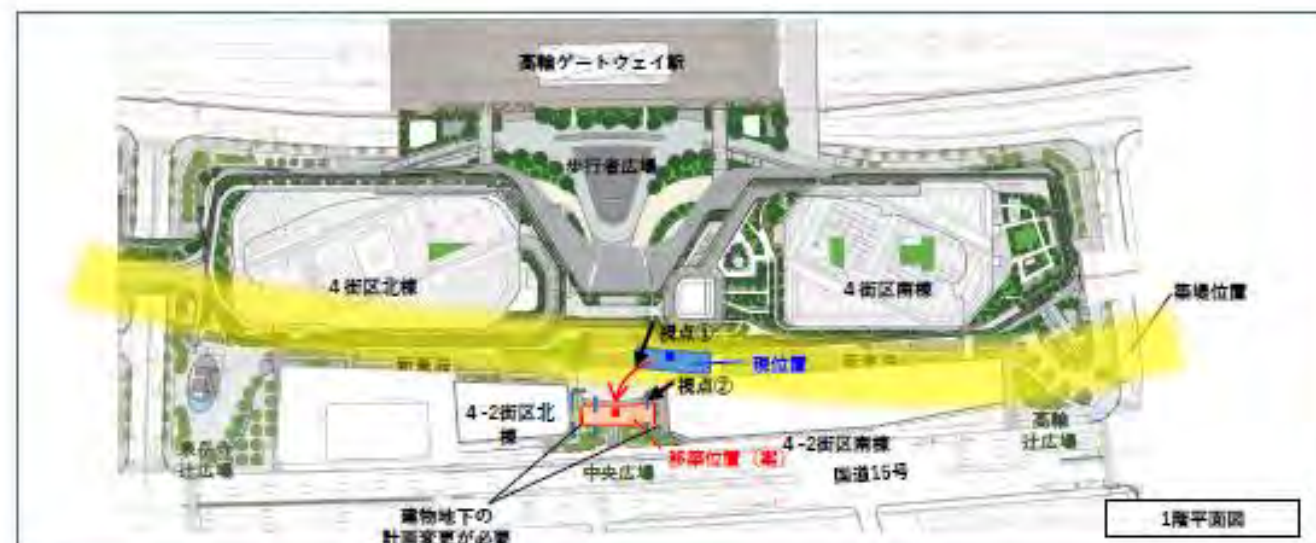


記録保存調査に 追加実施する調査

- ①3Dレーザー測量器にて、築堤石や杭の表層の座標データを記録します
- ②復元するため、築堤石を丁寧に取り外し、保管します(約30m相当分)
- ③移築時の再現のための資料として、内部の土や遺構を一部サンプリングします



取得済みの3D点群データ



明治30年代に高輪築堤に設置されていた信号機



信号機土台の様子



＜長さ＞

信号機跡を含む築堤跡の遺構を可能な限り長い区間の移築

- ➡ 「信号機跡を含む築堤跡の遺構を可能な限り長い区間にわたって現地保存することが望ましい」という意見を提示した。380m 全エリアの現地保存の検討があり、その次が、信号機跡の部分保存の検討となっている。その間の検討をしていただきたい。4 街区に関しては、3 街区のように「80m」と言及したわけではない。日本で最初の信号機跡であることが非常に重要であるとともに、高輪築堤の鉄道らしい景観という要素もある。380m 全て保存することが難しいことは理解しており、一定の景観が維持できる可能な限りの長さを念頭に置いた。また、移築保存に関して、前回提示された文書で明言されており、1 つの方針としては評価する。信号機のみを切り取ることは意味がないと発言されていたが、景観を彷彿とさせる長さはどの程度なのかを検討するところから始まるのではないかと。前提として、例えば、最低でも 30～40m ないとカーブが見えないのではないかと等の議論・検討が必要になってくるのではないかと。

（第6回高輪築堤調査・保存等検討委員会より）

＜位置＞

品川駅からの距離がなるべく変わらないように現地から近い広場に移築

- ➡品川駅に対する遠方信号機の役割を果たしていたことが分かった。遠方信号機の基準は、イギリスでは900ヤード（約 800m）であり、品川駅に対する位置が非常に重要である。

（第7回高輪築堤調査・保存等検討委員会より）

