資料編

1. 高輪築堤跡等の保存・整備・活用等のあり方を検討する委員会等の概要

(1) 高輪築堤調査・保存等検討委員会

(令和7年(2025)3月現在)

目的	文化財・鉄道構造物の観点から文化財的価値を踏まえた調査・保存方針について検討
設置	令和2年(2020)9月
事務局	東日本旅客鉄道株式会社／京浜急行電鉄株式会社
有識者委員 (◎：委員長) (五十音順・敬称略)	<ul style="list-style-type: none"> ・老川慶喜(立教大学 名誉教授) ・小野田滋(公益財団法人 鉄道総合技術研究所 アドバイザー) ・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) ◎谷川章雄(早稲田大学 名誉教授)
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> ・文化庁 ・東京都教育庁 ・東京都建設局 ・東京都交通局 ・港区教育委員会 ・港区 街づくり支援部 ・公益財団法人 東日本鉄道文化財団 鉄道博物館 ・JR東日本コンサルタンツ株式会社 ・独立行政法人 都市再生機構(事業者) ・京浜急行電鉄株式会社(事業者) ・東日本旅客鉄道株式会社(事業者)

(2) 「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

(令和7年(2025)3月現在)

目的	高輪築堤等の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及び意義ある保存・継承等のあり方を検討
設置	令和4年(2022)11月
事務局	東日本旅客鉄道株式会社／京浜急行電鉄株式会社
有識者委員 (◎：座長) (五十音順・敬称略)	<ul style="list-style-type: none"> ・稲葉信子(国際機関 ICCROM 事務局長特別アドバイザー) ・木曾功(元ユネスコ日本政府代表部特命全権大使) ・中井検裕(東京工業大学 名誉教授) ・西村幸夫(國學院大學 観光まちづくり学部 学部長) ・本保芳明(国連世界観光機関 (UNWTO) 駐日事務所 代表) ◎松浦晃一郎(第8代ユネスコ事務局長)

<p>有識者 オブザーバー (五十音順・敬称略)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・老川慶喜 (立教大学 名誉教授) ・小野田滋 (公益財団法人 鉄道総合技術研究所 アドバイザー) ・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) ・谷川章雄 (早稲田大学 名誉教授)
<p>オブザーバー</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・文化庁 ・東京都教育庁 ・東京都建設局 ・港区教育委員会 ・港区 街づくり支援部 ・公益財団法人 東日本鉄道文化財団 鉄道博物館 ・J R 東日本コンサルタンツ株式会社 ・独立行政法人 都市再生機構 (事業者) ・京浜急行電鉄株式会社 (事業者) ・東日本旅客鉄道株式会社 (事業者)

(3) 高輪築堤跡整備基本計画策定委員会

① 高輪築堤跡整備基本計画策定委員会

(令和7年(2025)3月現在)

<p>目的</p>	<p>高輪築堤跡の整備基本計画策定や現状変更等の許可申請について検討</p>
<p>設置</p>	<p>令和5年(2023)8月</p>
<p>事務局</p>	<p>東日本旅客鉄道株式会社</p>
<p>有識者委員 (◎: 座長) (五十音順・敬称略)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・内田まほろ (一般財団法人 JR 東日本文化創造財団 MoN Takanawa: The Museum of Narratives 開館準備室 室長) ・小野田滋 (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 (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 (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) ・鈴木淳 (東京大学 教授) ◎中井検裕 (東京工業大学 名誉教授) ・矢ヶ崎紀子 (東京女子大学 教授)
<p>オブザーバー</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・港区教育委員会 ・港区 街づくり支援部 ・公益財団法人 東日本鉄道文化財団 鉄道博物館 ・一般財団法人 JR 東日本文化創造財団 ・品川駅北周辺地区市街地再開発準備組合 ・J R 東日本コンサルタンツ株式会社 ・独立行政法人 都市再生機構 (事業者) ・東日本旅客鉄道株式会社 (事業者)

②ワーキンググループ

ア. 第7橋梁再現検討ワーキンググループ

(令和7年(2025)3月現在)

目的	第7橋梁部の再現木橋・橋台部の整備に関する詳細設計について検討
事務局	東日本旅客鉄道株式会社
有識者 (五十音順・敬称略)	<ul style="list-style-type: none"> ・小野田滋 (公益財団法人 鉄道総合技術研究所 アドバイザー) ・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)
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> ・文化庁 ・東京都教育庁 ・港区教育委員会 ・独立行政法人 都市再生機構
事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ・東日本旅客鉄道株式会社 ・パシフィックコンサルタンツ株式会社

イ. 高輪築堤跡のモニタリングに関するワーキンググループ

(令和7年(2025)3月現在)

目的	高輪築堤の本質的価値を構成する遺構の要素を将来にわたり確実に保存管理するために、整備前及び整備後の保存環境に対して保存に適した環境を維持するためのモニタリングのあり方について及び、保存に適した環境とするための整備時の対応内容について検討
事務局	東日本旅客鉄道株式会社
有識者 (五十音順・敬称略)	<ul style="list-style-type: none"> ・高妻洋成 (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)
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> ・J R 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
事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ・東日本旅客鉄道株式会社 ・応用地質株式会社 ・パシフィックコンサルタンツ株式会社

2. 高輪築堤跡整備基本計画策定委員会における検討過程の概要

(1) 信号機土台部の整備

1) 信号機土台部の移築の決定経緯

信号機土台部の移築の決定内容については、高輪築堤調査・保存等検討委員会において移築内容が保存方針として整理され、合意されている。この内容に基づき保存・活用計画に移築の方針を示し、本整備基本計画において整備方針の検討を行った。

表資-2-1：高輪築堤調査・保存等検討委員会における協議の経緯

内容	議題回	議事概要より移築整備に向けた主な議論	保存方針	備考
移築保存範囲・対象	第6回 2021年 4月14日	<ul style="list-style-type: none"> 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がある 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く 最低でも30~40mないとカーブの形状が残せない 	海側石垣移築 長さ30m 築堤の姿再現 (山側石垣は存在しない可能性)	不足分は他調査区記録保存石より補填
移築保存場所	第7回 2021年 4月19日	<ul style="list-style-type: none"> 信号機は品川駅に対する遠方信号機の役割 なるべくオリジナルに近いところでオリジナルの方向に合わせた場所に保存できるとよい 	原位置に近い中央広場	
移築保存方法	第7回 2021年 4月19日	<ul style="list-style-type: none"> 信号機を含む中央広場への移築は文化財的な価値を念頭に置いてほしい 築堤の構造、断面について分かるように工夫してほしい 	波除杭：数本 裏込め石：数本 土：サンプル 胴木等：数本 十字基礎 剥ぎ取り	展示室等で保存

2) 保存活用計画における方針

保存活用計画における保存管理の方針としては、史跡指定地周辺の保存管理として「本質的価値に密接にかかわる要素（周辺地域）」として位置付け、保存管理の地区区分としては移築保存先区域として定めている。

活用の方針としては、史跡指定地周辺における活用、周辺のまちづくりと連携した活用として「信号機土台部の移築遺構の公開」として以下を定めている。

表資-2-2：保存活用計画における「整備」の方針

「整備」 移築遺構（信号機土台部）の整備
<p>品川開発プロジェクトの4街区内から出土した信号機土台部は鉄道開業時の日本初の信号機の遺構であり、移築保存を行うにあたっては、街のシンボル及びガイダンス機能を有する場としての活用を行う。具体的な整備方法については今後検討を進める。</p> <p>① 信号機土台部の再現整備 信号機土台部の国道15号側の近隣広場への移築保存と合わせて、街のシンボルとして活用していくために、当時の線路敷や信号機の再現に必要な整備や定時に動く等の仕掛けを用いた展示等を検討する。</p> <p>② 案内・解説施設や展示施設の整備 高輪築堤、鉄道開業とその発展の歴史、及び地域の歴史等の情報提供を行うガイダンス機能を有する場として、移築遺構周辺に案内・解説板や展示施設を整備する。情報提供にあたってはデジタル技術等も活用し、地域住民をはじめ多くの方に興味を持ってもらえるような工夫を行う。</p>

3) 整備計画検討の前提条件

移築先となる中央広場は、品川開発プロジェクトの区域内に隣接する街区の再開発事業により創出される広場である。当該再開発事業は、1)の移築方針が決定したのちに品川開発プロジェクトと共に都市計画決定がなされている。都市計画の決定経緯より、この中央広場のまちづくりとしての計画的位置付け、及び都市計画決定時の説明内容を、移築整備の前提要件とする。

表資-2-3：中央広場を含む再開発事業の都市計画決定時説明内容の概要（移築整備検討の要件）

<p>中央広場の計画的位置づけ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・高輪ゲートウェイ駅の玄関口、風の通り道としての「抜ける空間」 ・4-2街区の緑被率を満たすオープンスペースとしての「緑豊かな開放空間」 ・高輪ゲートウェイ駅と中央広場を結ぶ「150年の時をつなぐ景観軸」 ・高輪ゲートウェイ駅から国道15号西側歩道へつながる歩行者動線 ⇒ 都市内のオープンスペース（象徴的広場空間）としての位置付け
<p>中央広場・移築整備に関する都市計画決定時説明内容より定める移築整備検討の前提条件</p>	<ol style="list-style-type: none"> ① 中央広場として1400㎡確保し、その内に信号機土台部の約30mを整備する ② 国道15号歩道部から高輪ゲートウェイ駅舎を見通す視線（視界）を確保する（築堤頂部の最大高さをT.P.+5.4mとする） ③ 事業計画上、移築に伴う4-2北街区・4-2南街区の建築計画は原則変更しない ④ 広場内に東西に抜ける歩行者動線空間としてそれぞれ以下の幅員以上を確保する 4-2北街区側歩行者動線幅員：4.9m 4-2南街区側歩行者動線幅員：6.0m 移築整備範囲は矩形（南北34m×東西20.5m）内に建築棟とは別構造の工作物として整備する ⑤ 広場や築堤を見下ろす視点場を確保する ⑥ 信号機土台部自体が広場機能を担う

図資-2-1：品川駅北周辺地区市街地再開発事業における中央広場の計画的位置付けと移築整備範囲

図資-2-2：品川駅北周辺地区市街地再開発事業における中央広場に確保する高輪ゲートウェイ駅への視線

4) 移築整備の方向性

1) ～ 3) より、信号機土上部における移築の方向性は以下の通りである。

- ・記録保存調査において現地より取り外して保管している信号機土上部の築石を使用することを前提とし、信号機土上部・高輪築堤の記録保存調査及び歴史資料調査により得られた知見を活かし、信号機土上部を多角的な検証を基に再現する歴史的背景を持つ構造物として整備を行う。
- ・史跡である公園部・第7橋梁部では保存のため露出等による展示が困難な構成要素の再現や効果的な解説・活用機能、実際に触れる、様々な角度から眺められる環境を持たせ、高輪築堤の持つ歴史、ストーリー、背景も含めた移築を行い、史跡全体の理解を深めるためのガイダンス機能を有する場として整備し、鉄道開業時の高輪築堤の姿を想像できるような移築とする。

図資-2-3 : 公園部・第7橋梁部・信号機土上部の整備の方向性

5) 移築整備において再現する内容

移築整備において再現する内容の考え方、及び再現する要素を次に示す。

- ・復元的整備に準じる再現として、史跡指定時の取り決めである信号機土上部を含む延長 30m の範囲の築堤、及びその周囲（水域の構成物）を再現の対象とする。
- ・再現する築堤の時代区分は、史跡区域として復元的整備を行う公園部・第7橋梁部の再現内容と統一し、開業当初の 1872（明治5）年、高輪築堤の単線期とする。
- ・再現する築堤の表層部分は、復元的整備を行う公園部・第7橋梁部と同様に移築用に保管されている石材の仕様、及びその他の記録保存箇所では保存している石材の転用とし、かつ信号機土上部であることが分かる推定再現（信号機や線路・バラスト等）とする。
- ・これらは移築先の現地において解説するとともに、実際に触れられる築堤として空間を構築し、それら全体でガイダンス機能の役割を果たす施設とする。

表資-2-4：移築整備において再現する要素

再現の種類	再現要素
移築再現要素 (信号機土台部範囲の保管材料)	① 海側石垣石 (残存範囲) ② 信号機土台部石垣石 (残存範囲)
転用再現要素 (その他範囲の記録保存保管材料)	③ 海側石垣石 (欠損範囲) ④ 信号機土台部石垣石 (欠損範囲)
推定再現要素 (本物材料)	⑤ 海側・山側の笠石 ⑥ 枕木・チェア・双頭レール ⑦ バラスト ⑧ 山側法面 (土坡)・植栽 (芝草) ⑨ 1柱1腕信号機
レプリカ要素 (GRC等)	⑩ 根太・留杭 ⑪ 群杭 ⑫ 黒砂利 (※) ⑬ 水底 (粘土・砂) ⑭ 土層断面
その他 構造部材	⑮ 軽量盛土・コンクリート ⑯ 信号機用コンクリート基礎 ⑰ 水面位置を示す透過床又は水 ⑱ 各種解説板・案内板 ⑲ 説明用投影設備・AR等 ⑳ 演出照明・音響・噴霧設備等

(※) 水域において杭等の構成要素を展示する場合は範囲等を調整する

図資-2-4：移築整備において再現する要素 (イメージ)

6) 移築整備において再現する築堤の範囲

移築整備において再現する築堤の全体像の範囲について、断面・平面を以下に提示する。

- ・信号機土台部の出土位置と明治20年地形図の重ね図より山側は土坡であったと推定し、中央広場の設置範囲の限界(南北34m×東西20.5m)を考慮し、海側の群杭分布範囲から山側に向けて20mの範囲(土坡の中腹)とする。
- ・断面範囲は、保存管理計画において推定された高輪築堤の断面模式図より開業当初(単線)の想定ラインを採用し、山側は土坡として設定する。
- ・平面範囲は、発掘当時に測量された点群測量データに基づいて設定する。
- ・詳細の再現範囲(位置)は、ガイダンス機能(解説空間・歩行者動線)の空間配置の整理を踏まえて決定する。

図資-2-5：再現する信号機土台部の断面範囲(保存管理計画 断面模式図より加筆整理)

図資-2-6：再現する信号機土台部の平面範囲（発掘状況を示す点群測量データより加筆整理）

7) 再現する築堤の天端高さの制限

3) 前提条件に示す通り、信号機土台部を移築する中央広場は、これが含まれる都市再開発事業の都市計画決定時の説明事項として「国道 15 号歩道部から高輪ゲートウェイ駅舎を見通す視線（視界）を確保する」必要がある。これに対し、中央広場の GL 高さにそのまま築堤を設置（築堤再現範囲の水底から築堤天端までの総高さが約 3.6m）すると、築堤によって視線を遮ることになる。そのため、再現する信号機土台部の平面範囲は、GL から掘り下げる（サンクンガーデン化）必要があり、この視線を通すための築堤天端の限界高さを「T.P.+5.4m」とする。

図資-2-7：国道 15 号歩道部から高輪ゲートウェイ駅の視線と信号機土台部の築堤高さの関係

8) 再現する築堤の天端高さ設定の方向性に関する比較検討

ここまでの条件整理を踏まえ、再現する築堤の天端高さ設定の方向性について、最も高い案と最も低い案について、その視覚的効果、創出される空間に関する比較検討を行った。

A 案：最大天端高さ T.P. +4.8m（山側法面が国道 15 号歩行者動線側に浸食しない範囲の最大高さ）

B 案：最小天端高さ T.P. +2.6m（公園部・第 7 橋梁部と同一の築堤オリジナルの天端高さ）

※委員会における検討においては結論を得ず、T.P. +5.4m を含めて視覚的効果と共にガイダンス空間としての使い方（空間構成・動線設定）を考慮して改めて天端高さを設定し、詳細の比較検討を行う。

最も高い設置高さとする案の断面イメージ

A：最大検討高さ T.P.+4.8m：山側法面が歩行者動線にはみ出さない範囲の最大高さ

最も低い設置高さとする案の断面イメージ

B：最小検討高さ T.P.+2.6m：公園部・第7橋梁部と同じオリジナルの築堤天端の高さ

図資-2-8：A 案（最大天端高さ）及び B 案（最小天端高さ）の築堤及び設置施設（サンクンガーデン）の構成

図資-2-9：A 案（左）と B 案（右）の高輪ゲートウェイ駅前階段上部からの見え方のイメージパース

※第5回整備委員会での議論内容（抜粋）

■確認内容

- 移築を原位置の復元と誤解されることを避けるため、高さはオリジナルの高さとしないこと
- 群杭を再現して展示できるように、整備範囲に含めること
- 開業当初となる1872（明治5）年の姿で築堤を再現すること
- 開業当初の信号機を土台部に再現すること

■その他の意見・留意点

- 再現する遺構について
 - ・遺構・特徴・風景を残すという観点から、最前列の木杭は残しても良い。
 - ・木杭が表に出ると劣化が進むため、レプリカで表現すべき。
 - ・ガラス床・アクリルのルーセントフロアにすることもできる。
 - ・技術的な詳細が目に見えて表現できるところも他にないため、作っている順番を示す工夫など復元・再現よりも「実物を一部使った解説模型」の位置付けとするべき。
 - ・築堤を作っている順番を示せるような工夫などもとると理解が進む。
 - ・ガイダンス施設と位置付けるからには、表面には遺物の石材を展示すべき。
- 築堤の高さ・利用計画について
 - ・保存の観点と広場の観点が必要で、一体的なものとした計画を検討すること。
 - ・概ね10年後の整備となるため、開業した街における地域住民の動線・使い方・来街者への振る舞いを観察してから計画してもよい。
 - ・視界を阻害する欠点はあるが築堤や盛土断面をGLから突出させる方がよい。
 - ・サンクンの深さは来街者がどのように楽しむのかイメージしてほしい。
 - ・駅側から見通したときにどう見えるかも視点として重要である。
 - ・ガイダンス機能の観点より、元位置と異なる状況は間違った情報を与える恐れがあるので発掘位置との対比ができるようにすべき。

9) ガイダンス機能の展開を踏まえた再現する築堤の天端高さの詳細比較検討

8) の結果に基づき、改めて築堤天端高さの比較検討を行った。比較検討に用いる案の作成条件を以下の通り設定した。

- ・ガイダンス機能を果たす構成とする（観察・解説空間）
- ・大階段から築堤が見える（築堤とわかる）天端高さとする
- ・中央広場の使われ方と共に利用動線を検討する
- ・水盤や築堤上部の利用を含めて検討する

前提の再整理 山側法面の形状は不明→山側断面は「推定」となり多少の修正は可能とする

図資-2-10：詳細比較検討における築堤範囲（断面）の条件再設定

築堤高さ再検討の考え方

ガイダンス機能の考え方 石垣面を移築・遺物で再現、解説機能（板や映像）を配置

■サンクン空間の活用事例 ■壁面を利用する映像投影事例 ■石垣面を再現する事例 ■実物遺構に詳しく

⇒ 実物を使い解説を重視する

大階段から築堤として見える高さ 石垣面（信号機土上部立面）が見えることを条件化

階段頂部から視認できる範囲 区域4-1 ⇒ 高層ゲートウェイ壁 階段から築堤への視線

⇒ 信号機土上部の壁面が視認できる T.P.+4.0m程度を築堤天端高さの下限とする

水盤や築堤上部の利用を考える ランドスケープ・ガイダンス空間としての活用

■遺構の上をかくガラス床事例 ■水盤と築堤の類似事例 ■築堤上部の明治期の様子と駅前停車場での再現

⇒ 上部利用や水盤を評価する

広場と共に利用動線を考える 利用者の多いリンクラインからの出入り、バリアフリー動線

■ガイダンス空間（映像・解説板）から展示周回に進む事例 ■展示に配慮する歩行空間イメージ（舗装の工夫）

⇒ 築堤上部や水域利用に対してリンクラインから双方にバリアフリー動線を構築できる高さを候補に入れる

図資-2-11：詳細比較検討における検討案作成の考え方

表資-2-5：築堤天端高さガイダンス空間構成の考え方を組み合わせた詳細比較検討案と共通事項

		ガイダンス空間（ガイド動線・ランドスケープ）			比較検討案作成にあたる共通事項
		周回路上解説型	解説空間確保型	水盤型	
築堤天端高さ	F案 WISL 87p 軸線の視線を通す最大高さ ※遺構推定を修正	F04案 順路 水域：スロープ 空間：通路部のみ 上部：階段のみ 空間：歩行者のみ	F05案 水域部 水域：スロープ 空間：ガラス床 築堤：階段のみ 上部：歩行者のみ	F06案 築堤上部 水域：水面・Jの付近 空間：水中観察？ 築堤：スロープ 上部：車いす通行可	<ul style="list-style-type: none"> 留杭・群杭類・海側石垣・信号機・バラスト・線路、山側土坡法面（芝生植栽）とし、石材は保管石及び記録保存石を使用する。 築堤断面は、高詳細画像への添付または質感の造作、作成手順などをわかりやすく伝える工夫として立体的な展示とする。 築堤上部は線路・バラストを再現する。歩行が可能という位置付けとするが、例えば線路の山側はバラストではなく平滑面としたり、バラスト面自体を洗い出しや脱色アスファルトなどで平滑化したりという工夫を施すことで車いす通行に対応する。 築堤上部への自由な出入りを可能とする場合は、安全確保上、転落防止機能を設置する。デザインや、バラストを引かず凹地として笠石を転落防止柵代わりになるような工夫も想定する。 信号機部は、本来笠石の高さまで石垣が積み基礎は地中であつたと考えられるが、例えば十字の基礎の面まで石垣内部を掘り下げ、見張台のような空間にすることで見せることも想定する。 スロープの勾配は東京都のバリアフリー基準に準じ、「屋外」基準の「1/20(5%)」を採用する。 水域部及び築堤上部は、原則2方向避難とする。 築堤の配置は、駅舎・大階段からの軸線を考慮して設定する。(20m×34mの北西側に配置する)
	G案 WISL 73p 築堤上部と水面部へのE1動線を両立する高さ	G04案 順路 水域：スロープ 空間：通路部のみ 上部：スロープ 空間：車いす通行可	G05案 水域部 水域：スロープ 空間：ガラス床 上部：スロープ 空間：車いす通行可	G06案 築堤上部 水域：水面・低い 空間：壁面投影 上部：スロープ 空間：車いす通行可	
	H案 WISL 73p 築堤天端へ平坦に移動するOIQN OIQHと同等高さ	H04案 順路 水域：スロープ 空間：通路部のみ 上部：広場フラット 空間：車いす通行可	H05案 水域部 水域：HY2スロープ可 空間：ガラス床 上部：広場フラット 空間：車いす通行可	H06案 築堤上部 水域：水面・低い 空間：壁面投影 上部：広場フラット 空間：車いす通行可	
	↓前回提示案	D案 WISL 74p 築堤推定断面図の形状のまま軸線の視線を通す最大高さ	E案 WISL 53p 推定築堤天端高さ（公園部・第1橋梁部の再現と同等）		

比較検討及び委員会検討の結果、候補案の絞り込みは（案）に留め、整備基本計画には大きな方向性として考え方を整理することとし、具体的な整備に向けた検討（設計等）が行われる段階で改めて関係者等で協議・調整して進めることとなった。

以下に委員会議論に提示した比較検討資料を提示する。

	断面イメージ	視認性の考察			再現整備に 対する課題
		15号歩道から	大階段頂部から	リンクラインから	
C案 T.P.+5.4m 軸線の視線を通せる最大の 高さ		<ul style="list-style-type: none"> ○ 駅舎を見通せる △ 大階段が見えにくい ○ 築堤とわかる 軸の見通しは実現するが軸感は弱く空間も築堤で分断	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 築堤遺構と感ぜられる ◎ 築堤と信号機が一体 △ 広場の一体感が弱い 線路を含め一目で築堤が認識されて興味をもたらず	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 全貌が見え水域面が近く広場と一体感が強い ○ 抵抗があるが盛りたくなる高さを感じられる ◎ 全貌が分かるためもっと近づきたくなる雰囲気がある 	※山側法面の敷地に合わせて加工することになる(未調査範囲なので真実の改変ではない)
D案 T.P.+4.5m 築堤上部と水面部へのBF動線を両立させる高さ		<ul style="list-style-type: none"> ◎ 軸感、駅舎を見通せる ○ 大階段が見えにくい △ 築堤とわかりにくい 景観軸を実現し一体的な空間を感じられる	<ul style="list-style-type: none"> ○ 築堤遺構とわかる ○ 築堤と信号機がわかる ○ 広場の一体感がわかる 築堤の規模感が分かりにくいが存在は感じられる	<ul style="list-style-type: none"> △ 築堤感を感じられるが水域面が認識しづらい ○ 築堤に上る抵抗が緩和 ◎ 全貌が分かるものの水域面とは距離を感じられる 	※山側法面部へのスロープ配置が効果的な高さ(未調査範囲なので真実の改変ではない)
E案 T.P.+4.0m 築堤天端へ平坦に移動するリンクラインと同等高さ		<ul style="list-style-type: none"> ◎ 軸感、駅舎を見通せる ○ 大階段が見えにくい △ 築堤と認識できない 景観軸を実現し一体的な空間を感じられる	<ul style="list-style-type: none"> △ 線路、鉄道遺構程度 △ 信号機が孤立する ◎ 広場の一体感が強い 築堤という認識は難しいが面として広場を感じられる	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 築堤上の平坦さや橋出により水域面との距離から一体感が強い ○ 築堤に進みたくなる築堤上は広場の一部となり移動の抵抗感がなくなる 	※築堤上を円滑に進行させるため舗装等の配慮が求められ特別感やリアリティが薄れる可能性

図資-2-12：築堤天端高さ3案（C～E案）の断面構成と視認性評価

	平面計画イメージ	ガイダンス空間（ガイド動線・ランドスケープ）タイプ別平面（利用）計画案			その他 特記事項
		多様な角度から築堤を見ながら解説を受ける 周回路上解説型	壁面を活用し一定の強い空間で解説を受ける 解説空間確保型	広場のランドスケープとしての効果を重視した 水盤型	
C案 T.P.+5.4m GL-水域面 高低差 1.9m 軸線の視線を通せる最大の 高さ				C案において移築長さ30mに完全に再現する案はない(サンクン構造物内で配置を完了させる場合、築堤の一部を削るスロープの設置が必要)	
利用上の利点と弱点	動線：△ 歩行者はすべての要素を周遊できる ▲ 築堤上は車いす通行非対応 空間：▲ 水域部の展示範囲が2m×10m程度	動線：△ 歩行者はすべての要素を周遊できる ▲ 築堤上は車いす通行非対応 空間：◎ 水域部の展示範囲が4m×15m+壁面の広場空間が可能	動線：○ 築堤上への車いす通行が可能 ▲ 水域面(群衆認識場所)へは階段のみ 空間：◎ 漆黒時を再現すればGLとの水位差0.5m程度		
整備・維持管理上の利点と弱点	整備時：◎ 全てのメニューの遺構展示が可能 管理時：○ 築堤上の出入管理の計画化(解放イベント時のみ等)ができて、備か不要、遺構影響・管理負担減	整備時：◎ 直立断面以外の遺構展示が可能 管理時：◎ 築堤上の出入管理の計画化(解放イベント時のみ等)ができて、備か不要、遺構影響・管理負担減	整備時：○ 直立断面以外の遺構展示が可能 ▲ プール(FRP等)と再現レベルの懸念(深い) 管理時：▲ 水盤の管理負担(高透明度維持・安全管理)		
D案 T.P.+4.5m 築堤上部と水面部へのBF動線を両立させる高さ				D案において移築長さ30mに完全に再現する案はない(サンクン構造物内で配置を完了させる場合、築堤の一部を削るスロープの設置が必要)	
利用上の利点と弱点	動線：○ 歩行者も車いす等も全ての要素にアクセス ▲ 車いす通行は水域部・築堤上をそれぞれで完結 空間：▲ 水域部の展示範囲が2m×20m程度	動線：○ 歩行者も車いす等も全ての要素にアクセス ▲ 死角懸念、車いす通行は水域・築堤上で個別完結 空間：◎ 水域部の展示範囲が最大4m×25m程度	動線：○ 築堤上への車いす通行が可能 ▲ 直立断面、水域部へは階段のみ 空間：▲ GLと水面高低差が2m以上で置き込みが必要		
整備・維持管理上の利点と弱点	整備時：◎ 直立断面以外の遺構展示が可能 ▲ 築堤上の車いす通行範囲の工夫が必要 管理時：△ 築堤上の安全管理(転落防止等)が必要	整備時：△ 直立断面以外の遺構展示が可能(山側切削) ▲ 築堤上の車いす通行範囲、通路橋断が必要 管理時：△ 築堤上の安全管理(転落防止等)が必要	整備時：◎ 全てのメニューの遺構展示が可能 △ プール状(FRP等)と再現レベルの懸念 管理時：▲ 水盤の管理負担(高透明度維持・安全管理)		
E案 T.P.+4.0m 築堤天端へ平坦に移動するリンクラインと同等高さ				E案はどの案も基本的には移築長さ30mに完全に再現することができる(特にE-2案、E-3案は直立断面展示とすることで完全な再現が可能)	
利用上の利点と弱点	動線：○ 歩行者も車いす等も全ての要素にアクセス ▲ 車いす通行は水域部・築堤上をそれぞれで完結 空間：▲ 水域部の展示範囲が2m×10m程度	動線：◎ 歩行者も車いすも全要素に負担なくアクセス ○ E/L位置で車いす通行を一滞にすることも可能 空間：◎ 水域部の展示範囲が最大4m×30m程度	動線：◎ 築堤上への負担なく自由な車いす通行が可能 空間：▲ GLと水面高低差が2m以上で置き込みが必要 ◎ 築堤を34mまで延長可能(シミュレーション)		
整備・維持管理上の利点と弱点	整備時：◎ 直立断面以外の遺構展示が可能 ▲ 築堤上の車いす通行範囲の工夫が必要 管理時：△ 築堤上の安全管理(転落防止等)が必要	整備時：△ 整備費が相対的に突出する(1億円/基) ▲ 築堤上の車いす通行範囲の工夫が必要 管理時：△ 維持費が相対的に突出する(100万円/年)	整備時：○ 直立断面以外の遺構展示が可能 △ プール状(FRP等)と再現レベルの懸念 管理時：▲ 水盤の管理負担(高透明度維持・安全管理)		

図資-2-13：築堤天端高さ3案（C～E案）及びガイダンス空間タイプ別平面計画案とその評価

移築の方向性(案) ※第5回委員会資料より再掲		ガイド動線・ランドスケープ)タイプ別平面(利用)計画案		その他 特記事項
<p>史跡である公園部・第7構築部では保存のため露出等による展示が難しい構成要素の再現や効果的な解説・活用機能を持たせ、高輪築堤の持つ歴史、ストーリー、背景も含めて移築を行い、史跡全体の理解を深めるためのガイダンス機能を有する場として整備し、鉄道開業時の高輪築堤の姿を想像できるような移築とする。</p> <p>再現の目的・効果(案)</p> <ul style="list-style-type: none"> 史跡全体の理解促進を深める 多くの人に築堤に親しんでもらう 本物の史跡区域に見えなく <p>具体的な再現(案)</p> <ul style="list-style-type: none"> 信号機土台部を含む延長30mの築堤本体の表層の忠実な再現 記録保存調査での知見や調査データに基づく土層断面の再現 信号機等の鉄道要素の再現 史跡指定地で保存のため見ることのできない水域部構造(群杭等)の再現 		<p>解道空間確保型</p> <p>広場のランドスケープとしての効果を重視した 水盤型</p>		
D案	D-1案	C-2案	C-3案	
T.P.+4.5m	平面計画イメージ	ガイダンス空間	ガイダンス空間	
GL-水域面 高低差 2.8m	利用上の 利点と弱点	動線: △ 歩行者はすべての要素を再遊できる ▲ 築堤上は車いす通行対応 空間: ○ 水域部で4m×15m+壁面の広場空間が可能	動線: ○ 築堤上への車いす通行が可能 ▲ 水域面(群杭建設場所)へは階段のみ 空間: ○ 築堤部を再現すればGLとの水位で0.5m程度	C案において移築長さ30mを完全に再現する難い(サンクン構造物内で配置を完結させる場合、築堤の一部を有る階段の設置が必要)
築堤上部と水面部へのBF動線を再立する高さ	整備時: ○ 直立断面以外の遺構展示が可能 ▲ 築堤上の車いす通行範囲の工夫が必要 管理時: △ 築堤上の安全管理(転落防止等)が必要	整備時: ○ 直立断面以外の遺構展示が可能 管理時: ○ 築堤上の出入管理の計画化(解放イベント時のみ等)ができれば、備が不要、遺構影響・管理負担減	整備時: ○ 直立断面以外の遺構展示が可能 管理時: ▲ 水盤の管理負担(高透明度維持・安全管理)	
E案	E-1案	D-2案	E-3案	
T.P.+4.0m	平面計画イメージ	動線: ○ 歩行者も車いす等も全ての要素にアクセス △ 車いす通行は水域部・築堤上それぞれで完結 空間: △ 水域部の展示範囲が2m×20m程度	動線: ○ 築堤上への車いす通行が可能 ▲ 水盤面をガイダンスの一部(投影等)に利用できるようにするため遺構の認知度の継続向上が期待できる	
GL-水域面 高低差 3.3m	利用上の 利点と弱点	整備時: ○ 直立断面以外の遺構展示が可能 ▲ 築堤上の車いす通行範囲の工夫が必要 管理時: △ 築堤上の安全管理(転落防止等)が必要	整備時: ○ 直立断面以外の遺構展示が可能 管理時: ▲ 水盤の管理負担(高透明度維持・安全管理)	
築堤天端へ平地に移動するLINKLINEと同層高で	整備時: ○ 直立断面以外の遺構展示が可能 ▲ 30mの築堤範囲にスロープや階段、築堤断面展示が含まれる × 一見は多くの来訪が期待できるが、ガイダンスが主となるためリピーターしたり、中央広場の利用者が日常的に使うことは想像しにくい	整備時: ○ 直立断面以外の遺構展示が可能 管理時: △ 築堤上の安全管理(転落防止等)が必要	整備時: ○ 直立断面以外の遺構展示が可能 管理時: ▲ 水盤の管理負担(高透明度維持・安全管理)	

図資-2-14: 移築の方向性を踏まえた候補案の抽出

図資-2-15: 事務局推奨案 (C-2案: 天端高さ T.P.+5.4m 水域部に一定の空間を確保して解説)

※第6回整備委員会での議論内容（抜粋）

■確認内容

○2033年頃の整備となるため、整備基本計画書には大きな方向性として考え方を記載する。

○検討資料は整備基本計画書に添付し、設計等の段階で改めて検討を深め協議・調整する。

■その他の意見・留意点

○築堤天端高さについて

- ・現地に残せなかったことが分かるように高くすべき。(C案)
- ・築堤の規模を示せるように少しでも地上以上に突出させるべき。(C案)
- ・海上にあったことを想起させると共に現物ではないことを認識させるべき。(D案)
- ・利用者が築堤周辺を自分で使えると親しめるよう自由に登れるようにすべき。(E案)

○移築ならではの公開・活用の意義について

- ・移築再現範囲を明確化し、多くの人に触れられる機会を設けることが大切。
- ・線路上を歩くなど非日常体験ができることが重要。
- ・イベントスペースとして利用する際は大階段と一体的に活用できるように設定すべき。

○水域部の見せ方について

- ・水辺は多くの人に好まれ、波や流水などの工夫で海とまちのつながりの表現ができる。
- ・水質や安全対策など管理の課題が全国に多く、オリジナルと誤解される可能性もある。
- ・ガラス床は維持管理の問題が多いので、材料や設計に工夫が必要になる。
- ・群杭に直接触れたり水の上を歩くような体験ができるという部分の検討を深めるべき。

10) 整備計画 (方針) 案

信号機土台部 (中央広場) 整備計画 (方針) 図

展示する再現
留杭・群杭類 (GRC・ガラス床)、海側石垣 (信号機土台含む)、信号機・バラスト・線路、山側土坡法面 (芝生植栽)

再現築堤天端高さ T.P.+5.4m (15号から駅の境界を通し、大階段上から石垣上部が認識)

サンクン規模 東西20.5m × 南北34m (築堤延長30m+階段・通路等スペース4m)

→ 検討案は委員会議論を踏まえたイメージであり整備段階で改めて検討する

高輪ゲートウェイエリア全体での史跡ガイダンスの考え方 (案) と信号機土台部の関係

まちどなとなる計画範囲内に3箇所の交通結節点、3箇所の史跡等整備箇所が分散する
⇒ 各拠点にガイダンス機能を役割に合わせ持たせ、来訪者が自由に回遊する構造

築堤の風景
築堤の仕組み

公共部 公園部
区画道路 2号/3号/4号区画
高輪 信号機土台部

築堤の仕組み
大階段・中央広場が続き最も多くの人流が期待される場所
俯瞰に効果的なアイス
トツトツのデザイン・空間
駅正面のシンボルとなる築堤・信号機
リンクラインのAR体験、等との連携・相乗

⇒ 多くの人の目に留まり日本鉄道史の原点としての高輪築堤を体験的に理解できるガイダンス

サンクン構造とすることで実現できる整備

史跡区域 (公園部・第7橋梁部)

- 露出保存により本物の築堤を「眺める」
- 遺構を保存するための水盤・侵入防止柵
- 遺構に影響がない範囲となる演出の制約

信号機土台部

- 本物の材を使った築堤に触れられる
- 印象的な見せ方をすることができる
- 隠れる部分も実寸で見せることができる
- ⇒ 本物材・実物大で体験を伴いながら築堤の仕組みを知る唯一の展示の場となる

⇒ **サンクン構造とすることで**

- 中央広場の一部を成しつつ信号機土台部に向き合う圍繞感、没入感を作り出す
- ⇒ 様々な来訪者がより興味や理解を深められる工夫ができるガイダンス施設とする

信号機土台部ガイダンス空間で導入を検討していく再現空間演出イメージ

サンクンと築堤の類似事例

噴霧等による環境演出事例

サンクン空間の活用事例

大階段とサンクンの類似事例

サンクン壁面や築堤への光の演出

サンクンと築堤の類似事例

噴霧等による環境演出事例

サンクン空間の活用事例

大階段とサンクンの類似事例

サンクン壁面や築堤への光の演出

サンクンと築堤の類似事例

噴霧等による環境演出事例

サンクン空間の活用事例

大階段とサンクンの類似事例

サンクン壁面や築堤への光の演出

図資-2-16: 整備委員会議論を踏まえた整備計画 (方針) 案のイメージ※計画図は事務局案であり今後検討

11) イメージパース（事務局案に基づくものであり、委員会等で決定した案ではない）

図資-2-17：大階段頂部から信号機土台部・中央広場の見下ろしのイメージ

図資-2-18：国道15号上空からの俯瞰イメージ