

第14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：2025年2月18日（火）14:30～16:30

場所：JR 東日本会議室

次 第

【全体会】

- | | | |
|-----|--|--------------------|
| (1) | 開会 | |
| (2) | 第13回（12月23日）有識者検討会議議事録確認 | 【資料1】 |
| (3) | 国際交流拠点・品川の実現に向けた、品川周辺エリアのまちづくりのステップについて | 【資料2】 |
| (4) | TAKANAWA GATEWAY CITY における確認調査の結果について（報告） | 【資料3】 |
| (5) | 高輪築堤を保存・継承するまちづくりの取組みについて
・日本初の鉄道が走ったイノベーションの記憶を継承する取組み
・文化財保存とまちづくりの両立に向けた取組み | 【資料4-1】
【資料4-2】 |
| (6) | その他 | |
| (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 13 回）

開催記録

I 開催概要

日 時： 2024（令和 6）年 12 月 23 日（月曜日）14 時 30 分～16 時 30 分

場 所： JR 東日本 現地会議室

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（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） ・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） 【欠席】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） 【欠席】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 文化財調査官 ・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 ・鉄道博物館 学芸部 ・東京都 建設局 道路建設部 鉄道関連事業課 ・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 技術監理部 ・京浜急行電鉄株式会社 執行役員 鉄道本部 建設部長 兼 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 ・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 ・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 ・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・マーケティング本部
サポート	パシフィックコンサルタンツ株式会社

当日配付資料：次第

資料 1 [第 12 回（9/30）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 [高輪築堤を機関車で通った人々について]

資料 3 [第Ⅱ期エリア確認調査の状況について]

参考資料 2 [一般見学会の開催について]

資料 4 [『国際交流拠点・品川』の実現に向けたまちづくりについて]

参考資料 3 [TAKANAWA GATEWAY CITY～100 年先の心豊かな暮らしのための実験場～
2025 年 3 月 27 日 いよいよまちびらき]

II 議事要旨

1 開会

- 第 13 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）

2 第 12 回（9/30）有識者検討会議 議事録確認

- 修正等は本日会議終了までに指摘すること。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]

・前回いただいたご指摘を反映した。ご指摘をいただいた有識者の皆様には事前に内容を確認しており、本日さらなるご指摘がなければ確定版としたい。

- 「高輪築堤を機関車で通った人々について」を説明する。（西村氏）

[説明概要]

・新橋～横浜間の鉄道は、当時の人々にとって全く新しい移動体験であった。

・旧暦 1871 年 8 月 6 日に行われた試運転では木戸孝允が乗ったとされ、最初に誰がどのように鉄道に乗ったか、オフィシャルな情報としてはこれが最初となる。同年 9 月 21 日には大久保利通が乗り、日記に「実に百聞は一見に如かず」等の記載がある。いずれも近代化において鉄道が非常に重要だという認識を持ったようである。

・岩倉使節団が出発時に東京から横浜までこの鉄道を使用した旨の記録があり、諸外国に行く前に近代文明を体験したということが非常に大きい。

・開業期の鉄道を利用して西洋を体感したという物語が、来訪者に大きく印象付けるのではないと思う。説明の各所にちりばめると、来訪者により多くの体感をもたらすと思い、紹介した。

←残念ながら、岩倉使節団が乗ったのは新橋ではなく品川である。随行員の牧野伸顕氏の回顧録がある。「米国に着いて初めて汽車に乗るのは体面に関わるということで、皆で品川に出向いて、まだプラットホームはなく汀より汽車に乗って横浜へ行った」という話である。（老川氏）

← 高輪築堤はまだ工事中だった可能性がある。（座長）

→ 世界へ旅立つ拠点が品川だったという意味では、非常に面白い話になるだろう。（老川氏）

4 第Ⅱ期エリア確認調査の状況について

- 資料3について説明する。（港区）

〔説明概要〕

・5・6街区の高輪築堤等の残存状況確認のため、港区教育委員会が主体となって調査を実施した。トレンチ1～7では想定通り開業期の海側石垣が確認された。トレンチ8・9では高輪築堤跡の盛土の一部が確認されたと推定している。記録保存調査ではなく確認調査のため、現在は養生した上で埋め戻している。今後は検出された遺構を概要報告書に取りまとめ、従前調査と照合しながら所見をまとめていく。

・トレンチ7では開業期の海側石垣に接続する形で張り出し遺構が確認されており、用途は不明だが、4街区で確認された信号機土台部の張り出し遺構と類似している。今後、4街区の調査図面や文献資料と照らし合せながら、トレンチ7の張り出し遺構の所見もまとめていく。

5 『国際交流拠点・品川』の実現に向けたまちづくりについて

- 資料4について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕

・TAKANAWA GATEWAY CITYでは、鉄道が初めて走ったイノベーションの地としての記憶を継承するまちづくりに取り組んでいる。今後は更にまち全体の価値を高めるため、「地球益」の実現に向けて、「人材・叡智」、「医療」、「水素・GX」を3本柱として取り組みたいと考えている。

・駅やまち、周辺地域にもつながるまちづくりの考え方としては、駅や広場をつなぐデッキネットワークの形成により、まちと周辺地域がつながって、共に成長していくまちづくりを目指している。

・高輪築堤の保存と継承を実現するまちづくりとしては、2・3街区でのしっかりとした現地保存の他、高輪築堤の記憶・連続性を継承するランドスケープ、AR体験プログラムなどを進めていきたい。

「国際交流拠点・品川」と TAKANAWA GATEWAY CITY はどのような位置付けなのか。（座長）

← 「国際交流拠点・品川」は、品川駅周辺において上位計画に基づく大きなまちづくりの概念で、多数の開発プロジェクトの集合であり、そのプロジェクトの一つが TAKANAWA GATEWAY CITY である。「国際交流拠点・品川」の最初のステップとして、TAKANAWA GATEWAY CITY がまちびらきをする。（事務局 JR）

← 150 年前に高輪築堤を築いた当時のイノベーションを感じられる場所で、イノベーションを未来へ繋いでいくという思いで取り組んでいる。（JR）

6 その他

- なぜ海上築堤なのかという点について、関西大学の柏原宏紀氏が「日本初の鉄道建設過程に関する一考察－高輪築堤を中心に」という論文を書いている。兵部省の反対などにより大隈重信が海上築堤の建設を決断したという話が定説だが、実際に海上築堤を決断したのは兵部省の反対より前であるようだ。（老川氏）
- 次回議論する内容を説明してもらいたい。（座長）
← 第Ⅱ期エリアの確認調査について、港区教育委員会による所見の進捗報告を考えている。その他には、2025 年 3 月 27 日に TAKANAWA GATEWAY CITY が開業を迎えるので、その情報共有を行いたい。（事務局 JR）

7 閉会

- 本日は終了とする。（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13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・本保氏、オブザーバーの古関氏・谷川氏が欠席となる。
- [事務局 JR] 配付資料の確認を行う。資料の欠損があればその旨を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12回（9/30）有識者検討会議 議事録確認

- [座長] 議事録について、毎回しっかりと資料を作成頂き、感謝する。各委員から修正の指摘をしていると思うが、最終として本日会議終了までにご指摘いただきたい。

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。前回いただいたご指摘を反映した。ご指摘をいただいた有識者の皆様には事前に内容を確認しており、本日さらなるご指摘がなければ確定版としたい。また、資料2に記載の『日本の近代化の物語の中に高輪築堤がある』ということをも未来へ伝える」といった観点や、「物理的な継承のみではなく、日本の鉄道建設の起点という観点でストーリーを捉え、その意義を上手く伝えてほしい」という観点について、西村氏にお話をいただく。
- [西村氏] 「高輪築堤を機関車で通った人々について」をテーマにお話をさせていただく。以前、品川と神奈川の宿場町について調査したことがあり、鉄道の行路が宿場町に非常に大きな影響を与えていたことも様々な史料から読み取れたが、その経験から「鉄道を体感した人の目」で見ることも重要ではないかということの説明したい。当時の鉄道は全く新しい移動体験であり、それを誰がどのようなかたちで体感して、日記等にどのように書き残したかを調べていくと、近代化を体感した初期の人たちの足跡が非常にクリアに見えてくる。最初に誰がどのように乗ったかについては、いくつか資料がある。旧暦1871年8月6日に行われた試運転では木戸孝允が乗ったと明記され、オフィシャルな情報としてはこれが最初となる。その前日には太政大臣の三条実美が乗ったという記述もあるが、具体的には不明である。他にも試運転段階で同年9月21日には大久保利通が乗り、日記に「実に百聞は一見に如かず。愉快に堪えず。此便を起さずんば必ず国を起すこと能はざるべし」と記していることが「日本国有鉄道百年史」第1巻にある。いずれも

近代化において鉄道が非常に重要だという認識を持ったようである。仮開業となる1872年5月7日の前日には試乗会が行われ、そこでも多くの要人が乗ったようである。また、よく知られた話として、明治天皇が横浜から品川まで乗ったという記録がある。正式開業の際には大きなセレモニーがあり、その中に西郷隆盛や渋沢栄一が乗ったという記録も残っており、ひょっとしたらそのような人たちの日記を読むと、当時のことが更に分かるかもしれない。大きな話題としては、岩倉使節団が出発時に東京から横浜までこの鉄道を使用した旨の記録があり、諸外国に行く前に近代文明を体験したということが非常に大きい。岩倉使節団には中江兆民や津田梅子、随員には釜石製鉄所を作った大島高任などの著名人の他、留学生も多く含まれていた。当時、津田梅子は6歳か7歳であり、少女が乗った記録としては最初だったのではないかと思う。そうした方々が開業期の鉄道を利用して西洋を体感したという物語が、来訪者に大きく印象付けるのではないかと思う。モノとしての展示だけではなく、このような物語を各所にちりばめると、来訪者にとってより多くの体感をもたらすと思い、紹介した。

[座長] 1872年に新橋～横浜間の鉄道が開業するが、その前年には動いていたということか。

[西村氏] 仮開業ということで、線路がつながった状態ではあるが、建物やプラットホームなど各種施設は工事中だったと思われる。

[老川氏] 残念ながら、岩倉使節団が乗ったのは新橋ではなく品川からである。随行員の牧野伸顕氏の回顧録がある。それによると「米国に着いて初めて汽車に乗るのでは体面に関わるというので、皆で品川に出向いて、まだプラットホームはなく汀より汽車に乗って横浜へ行った」という話である。

[座長] では高輪築堤はまだ工事中だった可能性がある。

[老川氏] 高輪築堤は通っていないが、世界へと旅立つ拠点が品川だったという意味では、ひとつのエピソードとして非常に面白い話になるだろう。

[座長] 質問、意見はあるか。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

4 第Ⅱ期エリア確認調査の状況について

[港区] 資料3について説明する。5・6街区について築堤等の残存状況確認を目的に、港区教育委員会が主体となって2024年9月18日より調査を実施した。1・2ページは12月8・9日に開催した現地見学会で提示したものを掲載している。結果として9ヶ所全てのトレンチで高輪築堤跡の痕跡が確認された。トレンチ1～7では想定通り開業期の海側石垣が確認された。トレンチ8・9では高輪築堤跡の盛土の一部を確認できたと推定している。あくまでも記録保存調査ではなく確認調査のため、現在は養生した上で埋め戻している。今後は検出された遺構を概要報告書に取りまとめ、従前調査と照合しながら所見をまとめていく。トレンチ7では開業期の海側石垣に接続する形で張り出し遺

構が確認されており、用途は不明だが、4街区で確認された信号機土台部の張り出し遺構と類似している。トレンチ7の張り出し遺構を部分的に掘削したところ、信号機土台部の張り出し遺構の木材基礎と類似した木材の一部が確認された。但し、極めて狭小な範囲での確認であり、4街区と同様のものであるかまでは確認ができなかった。今後、4街区の調査図面や文献資料と照らし合せながら、トレンチ7の張り出し遺構の所見もまとめていく。12月8・9日に一般向けに現地見学会を実施した。2日間で計4,306人が訪れ、大変盛況で皆様に興味深く見ていただいたと感じている。

[座長] 見学会対応に感謝する。鉄道の歴史を語るうえで、機関車の製造に触れることも来訪者にとって重要だと思われるが、機関車の製造は何処で行われたのか。

[小野田氏] 車両の研究は昔から行われており、比較的詳しいことが分かっている。当時は全てイギリスで製造されたものを分解して輸入し、日本で組み立てたとされる。後の大阪～神戸間鉄道において初めて客車を組み立てたが、機関車についてはなかなか自力で製造まで至らなかった。日本で民間の製造会社が立ち上がり国産化するのは明治30年頃である。

[座長] 新橋～横浜間を走った機関車や車両に関しても説明を加えていただいた方が良い。

[座長] 質問、意見はあるか。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

5 『国際交流拠点・品川』の実現に向けたまちづくりについて

[事務局 JR] 資料4について説明する。上段は未来に向けてJR東日本が重点的に取り組む3本柱について、中段は周辺地域にもつながるまちづくりの考え方について、下段は高輪築堤の保存と継承を実現するまちづくりの考え方について示す。TAKANAWA GATEWAY CITYでは、鉄道が初めて走ったイノベーションの地としての記憶を継承するまちづくりに取り組んでいる。これまでの取り組みの中でもお伝えしているが、誰もが健康で心豊かに生きられる暮らしづくりを推進している。今後は更にまち全体の価値を高めるため、「地球益（地球と人間が調和する利益）」の実現を目指しており、「人材・叡智」、「医療」、「水素・GX」を3本柱として取り組みたいと考えている。具体的には、「人材・叡智」については、埋もれている才能の発掘・伸長や、リスクリング等によって世界レベルの知が出会う拠点を形成したい。「医療」については、重大疾病の早期発見や、新薬へのリアルタイムアクセスができる拠点を形成したい。「水素・GX」については、水素都市モデルの創造として水素利活用のまちづくりを進めていきたい。駅やまち、周辺地域にもつながるまちづくりの考え方としては、駅や広場をつなぐデッキネットワークの形成により、まちと周辺地域がつながって、共に成長していくまちづくりを目指している。また、一般車両や物流動線などの地下接続、エネルギー連携や物流などの観点で、レジリエンス強靱化や災害対策

を進めていく。高輪築堤の保存と継承を実現するまちづくりとしては、2・3街区でのしっかりとした現地保存の他、高輪築堤の記憶・連続性を継承するランドスケープ、AR 体験プログラムなどを進めていきたい。これらの3つの観点を組み合わせてまちづくりを進め、国際イノベーション拠点を形成していく。参考資料3はプレスリリース資料である。築堤関係の取り組みについては、主に9～10ページに掲げている。本日は、前回の有識者検討委員会で紹介した「高輪築堤 保存・継承の取り組み」からデジタル技術を活用した体験コンテンツを紹介する。

[座長] 「国際交流拠点・品川」とTAKANAWA GATEWAY CITYはどのような位置付けなのか。

[事務局 JR] 「国際交流拠点・品川」は、品川駅周辺の大きな範囲で上位計画に基づいて関係者が協力して目指していく大きなまちづくりの概念で、多数の開発プロジェクトの集合であり、そのプロジェクトの一つがTAKANAWA GATEWAY CITYである。

[座長] プレスリリース資料では、その位置付けが分かりにくいように感じた。

[JR] ご指摘の通り、プレスリリース資料では位置付けの紹介が弱いのかもしれず、明確になるように努めていく。TAKANAWA GATEWAY CITYは単に「国際交流拠点・品川」の一部というよりも、「国際交流拠点・品川」において一緒に取り組んでいくという姿勢である。150年前に高輪築堤を築いた当時のイノベーションを感じられる場所で、イノベーションを未来へ繋いでいくという思いで「TAKANAWA GATEWAY CITY」のプロジェクトに取り組んでいる。

[座長] 日本における機関車の製造プロセスを聞いたが、デジタル技術を活用した体験コンテンツで紹介される機関車はどの段階の機関車か。

[JR] 文献によると、開業当時はイギリスの数社から10両の機関車を分解して輸入し、日本で組み立てて導入した。このうち現存しているのは鉄道博物館の1号機関車、桜木町にある3号機関車と、台湾で保存されている1両と合わせて3両ある。現在、1号機関車の三次元データを用いてAR動画の作成準備中で、来春公開予定である。

[座長] その動画についても開業当時に高輪築堤を走った機関車として、丁寧に説明を加えていただけると良いと思う。

[座長] 質問、意見はあるか。

[東京都] 資料4の下部に記載されている「第Ⅱ期エリア（5・6街区）」の「一部記録保存調査等実施」に続く「残りは今後調査」という記述は、どのような意味か教えてもらいたい。

[事務局 JR] 今後の取扱いを整理していく、という意図であり、わかりやすい表現に見直す。

[座長] 他になければ次の議題に移る。

6 その他

- [老川氏] 私が少し気になっていることを話す。なぜ海上築堤なのかという点について、関西大学の柏原宏紀氏が「日本初の鉄道建設過程に関する一考察－高輪築堤を中心に」という論文を書いている。兵部省の反対などにより大隈重信が海上築堤の建設を決断したという話が定説だが、実際に海上築堤の建設が決断されたのは兵部省の反対より前であるようだ。兵部省の反対が直接的な要因ではなかったということであり、柏原氏は地形の問題を指摘している。当時は踏切を作るという発想がなかったようであり、東海道を跨ぐことができなかったのが理由で、たまたま遠浅の海岸だったことから海上を通す判断をしたという指摘である。ぜひこの論文を読んで参考にしてもらいたい。また、高輪築堤は3線化まで発掘で確認されており、後背地とのつながりにも触れて紹介した方が良く考える。もう一点、資料2にある「高輪築堤の伝える価値」について、「鉄道はイギリスの近代技術で、築堤は日本の土木技術によって作られた」という整理がされているが、違和感がある。鉄道とは何を指すのか、機関車だけを指すものではなく、このような整理で良いのかどうか。
- [小野田氏] 技術分野によって国産化の過程が異なる。機関車は完全にイギリスの技術である。一方で土木について土を盛る技術は日本で成熟していた。結果的に西洋の技術と日本の伝統的な技術が合体されて成立したという考えになる。そのあたりがもう少し表現できると良い。
- [老川氏] 機関車だけでは鉄道とは言えない。線路を含めたシステム全体が鉄道技術となるので、表現の仕方を工夫してもらいたい。
- [座長] 表現に課題はあるが、内容としては必ずしも間違っていない。どのような表現が良いか。
- [小野田氏] 「鉄道はイギリスの技術を基本として、日本の伝統的な技術を融合させて作られていった」という表現が良いのではないかな。
- [座長] 高輪築堤を除くと、その他は「100%イギリスの技術」とは言い切れるか。
- [小野田氏] 神奈川にも海上に築堤が作られているので、必ずしもそうとは言えない。土工は日本が非常に優れており、日本の技術と言える。
- [座長] 線路を敷設する部分はイギリスの技術となるのではないかなと思う。イギリスと日本の技術の合体という部分に線路が含まれるのかどうか。
- [老川氏] 土工と、線路を敷設することを含めて鉄道技術という認識になる。
- [座長] そもそも日本に鉄道はなかったのだから、土台作りは日本の技術かもしれないが、鉄道自体はイギリスの技術と言って良いのではないかなと思う。重要なのは線路をしっかりと敷設することであり、そこはイギリスの技術だと思う。
- [小野田氏] 「ベースとなる部分はイギリスの技術で、これをもとに日本の技術を融合させた」という表現で良いのではないかな。

[座長] 融合となると、鉄道を敷設すること自体も融合したと勘違いする。「土台作りが日本の技術、鉄道を敷設する技術はイギリスの技術である」という整理であれば良く分かる。

[事務局 JR] 本日の議論を踏まえて表現を見直す。

[座長] 次回議論する内容を説明してもらいたい。

[事務局 JR] 次回の内容については、第Ⅱ期エリアの確認調査について、港区教育委員会による所見の進捗報告等を考えている。その他には、2025 年 3 月 27 日に TAKANAWA GATEWAY CITY が開業を迎えるので、開業に関する情報の共有を行いたい。

[座長] 参考資料 3 の表題は、TAKANAWA GATEWAY CITY のまちびらきであるが、広く「国際交流拠点・品川」のまちびらきのことが書いてあるように感じられる。

[JR] 「国際交流拠点・品川」は JR 東日本以外も含めた複数のプロジェクトが集合して目指す大きな概念であり、その一つが JR 東日本が進める TAKANAWA GATEWAY CITY である。

[座長] 3 月 27 日は TAKANAWA GATEWAY CITY のスタートなのか、「国際交流拠点・品川」のスタートなのか。

[JR] 3 月 27 日の対象は TAKANAWA GATEWAY CITY のまちびらきであるが、「国際交流拠点・品川」の関係プロジェクトで大きな開業は TAKANAWA GATEWAY CITY が最初となる。その意味では「国際交流拠点・品川」の最初のステップとして TAKANAWA GATEWAY CITY がまちびらきをする、とご理解いただきたい。

[座長] 了解したが、そのこともより分かりやすく周知してはどうか。

[座長] 他になれば閉会とする。

7 閉会

[事務局 JR] いただいたご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



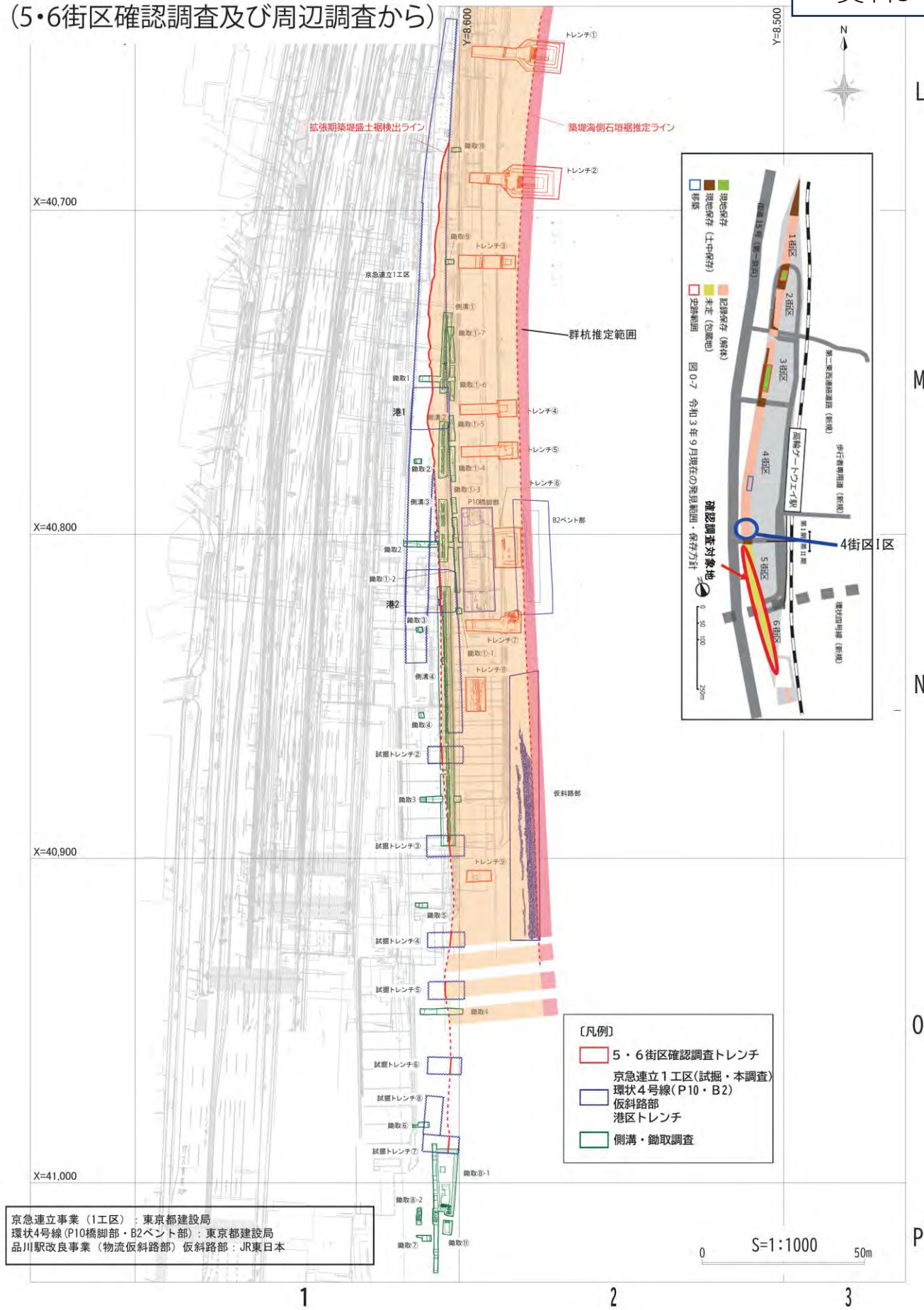
5・6街区の確認調査について

【情報共有】 港区教育委員会



5・6街区における高輪築堤跡の範囲 (5・6街区確認調査及び周辺調査から)

資料3



確認調査成果(トレンチ①、②、③)



石組遺構(南から)



開業期海側石垣(東から)



胴木・留め杭(南から)



群杭(東から)



開業期海側石垣(東から)



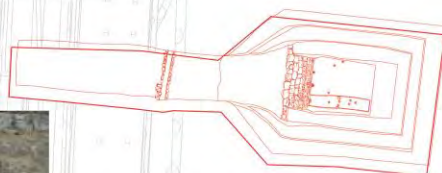
群杭(東から)



石組遺構(南から)



開業期海側裏込め石(東から)



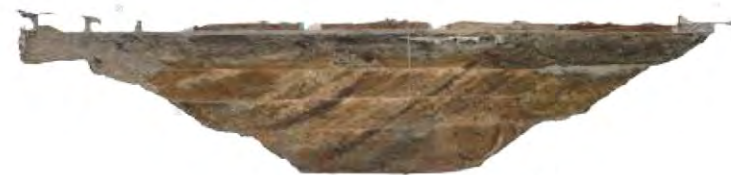
トレンチ①



トレンチ① 北壁断面



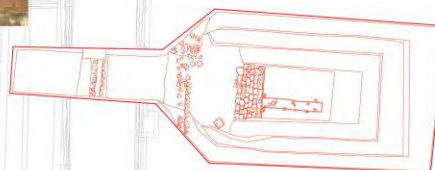
トレンチ① 南壁断面



トレンチ② 北壁断面



トレンチ② 南壁断面



トレンチ②



トレンチ③ 北壁断面



トレンチ③ 南壁断面



トレンチ③



0

S=1:300

25m

確認調査成果(トレンチ④、⑤、⑥)



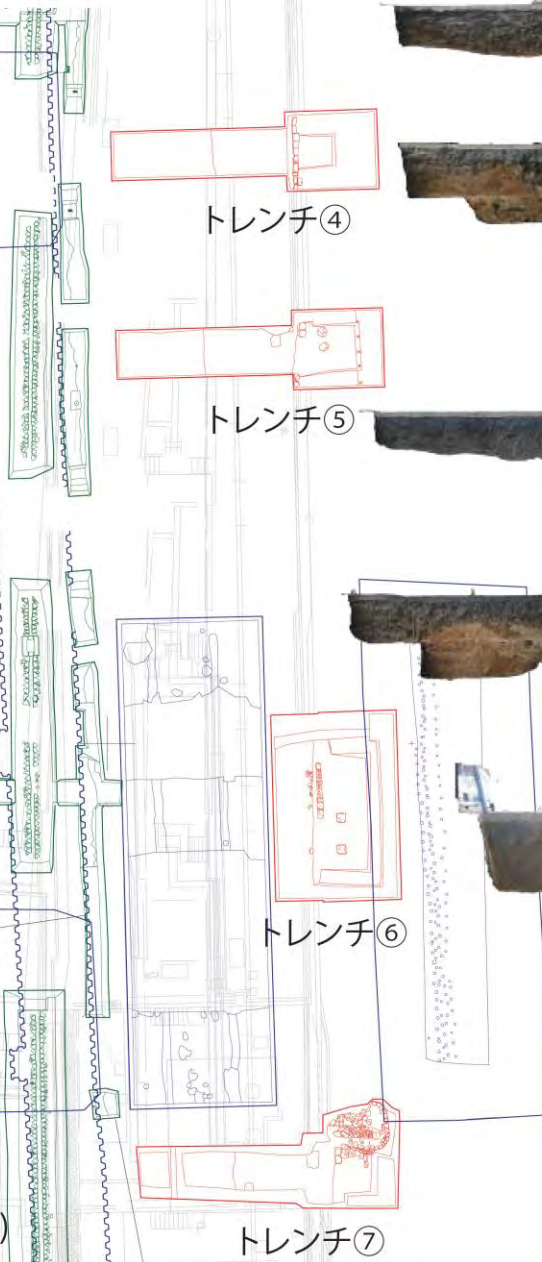
トレンチ④ 開業期海側石垣(東から)



トレンチ⑤ 開業期海側石垣(東から)



トレンチ⑥ 開業期海側石垣(北東から)



トレンチ④

トレンチ⑤

トレンチ⑥

トレンチ⑦

トレンチ④ 北壁断面



トレンチ④ 南壁断面



トレンチ⑤ 北壁断面



トレンチ⑤ 南壁断面



トレンチ⑥ 北壁断面



0 S=1:300 25m



確認調査成果(トレンチ⑦、⑧)



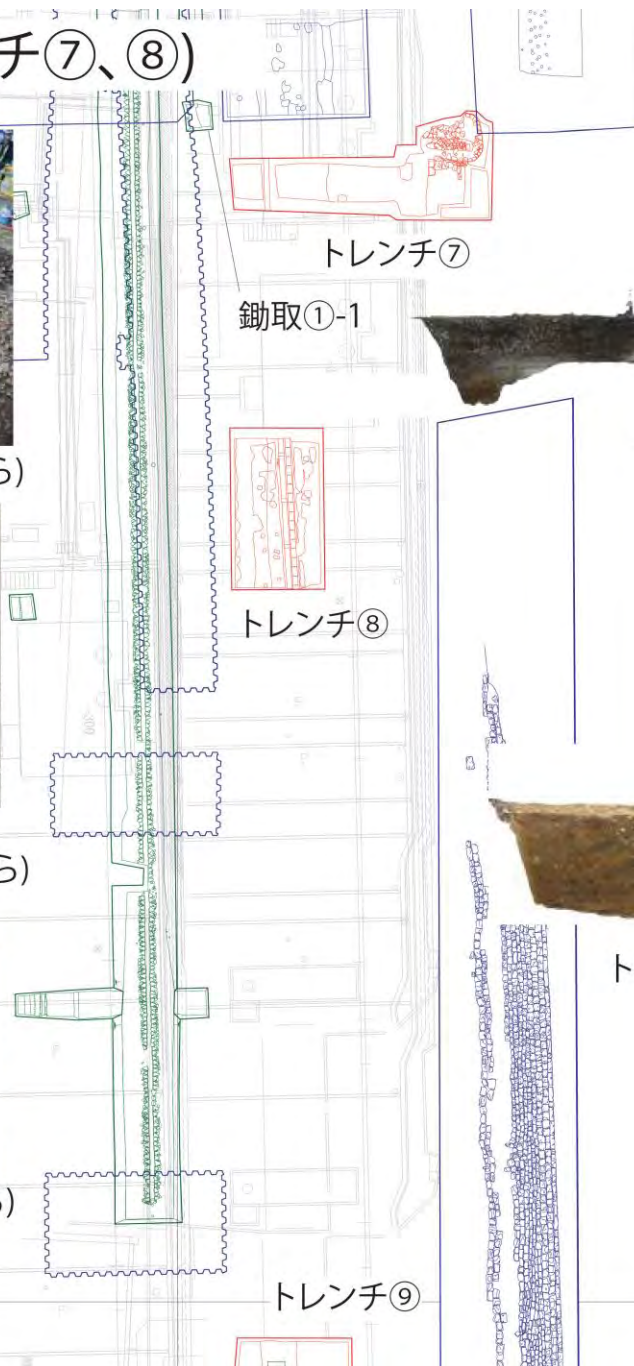
トレンチ⑦ 築堤盛土確認面(東から)



トレンチ⑦ 開業期海側石垣及び張り出し遺構(南東から)



トレンチ⑧ 築堤盛土確認面(南から)



トレンチ⑦

掘取①-1

トレンチ⑧

トレンチ⑨



トレンチ⑦ 南壁断面(西側)



トレンチ⑦ 南壁断面(東側)



トレンチ⑧ サブトレンチ南壁断面

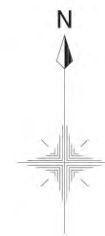
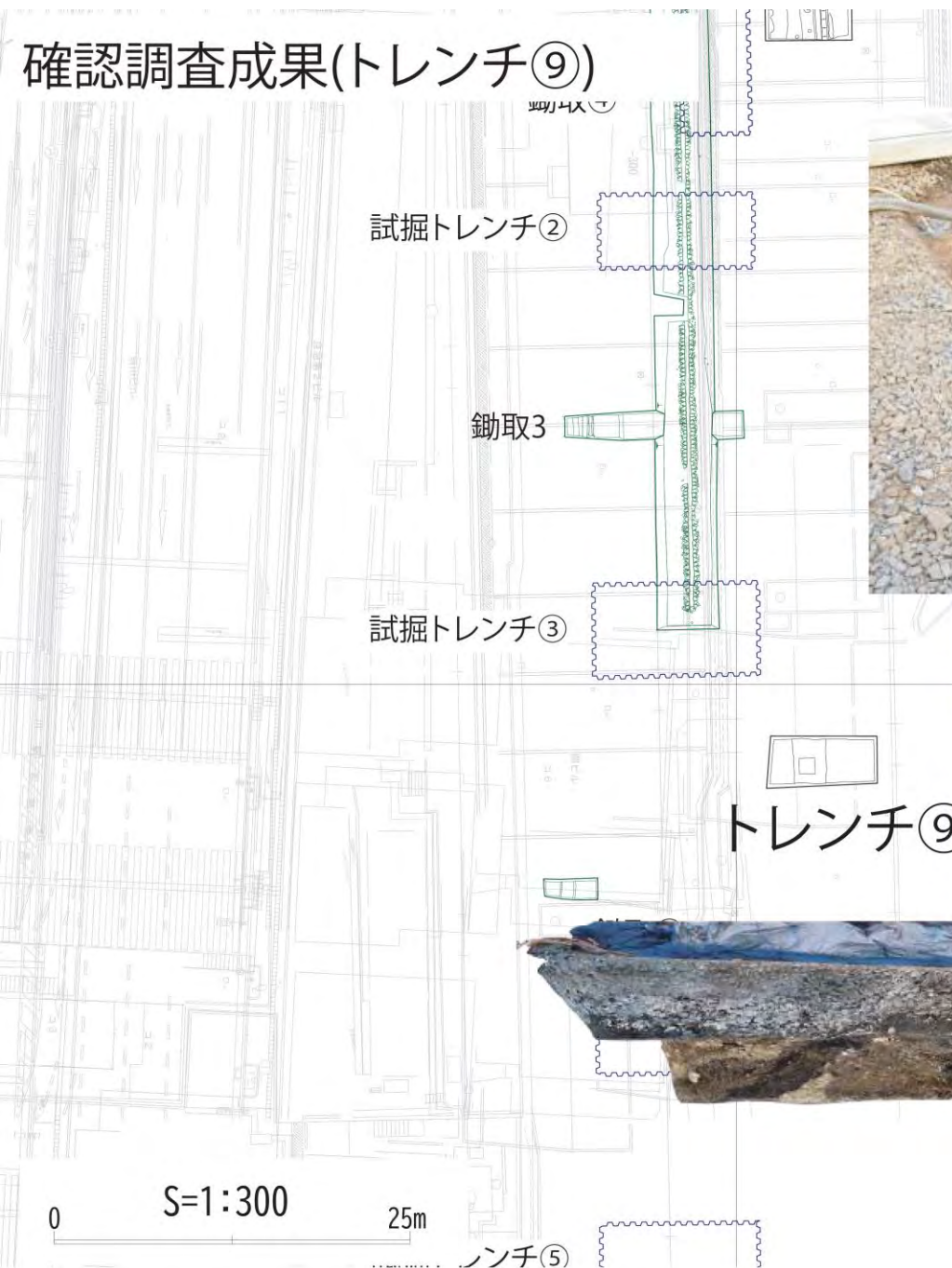


S=1:300

0

25m

確認調査成果(トレンチ⑨)



トレンチ⑨ 築堤盛土確認面(南東から)



トレンチ⑨ サブトレンチ北壁断面

【参考】第37回高輪築堤調査保存等検討委員会部会①資料(東京都教育庁作成)より抜粋

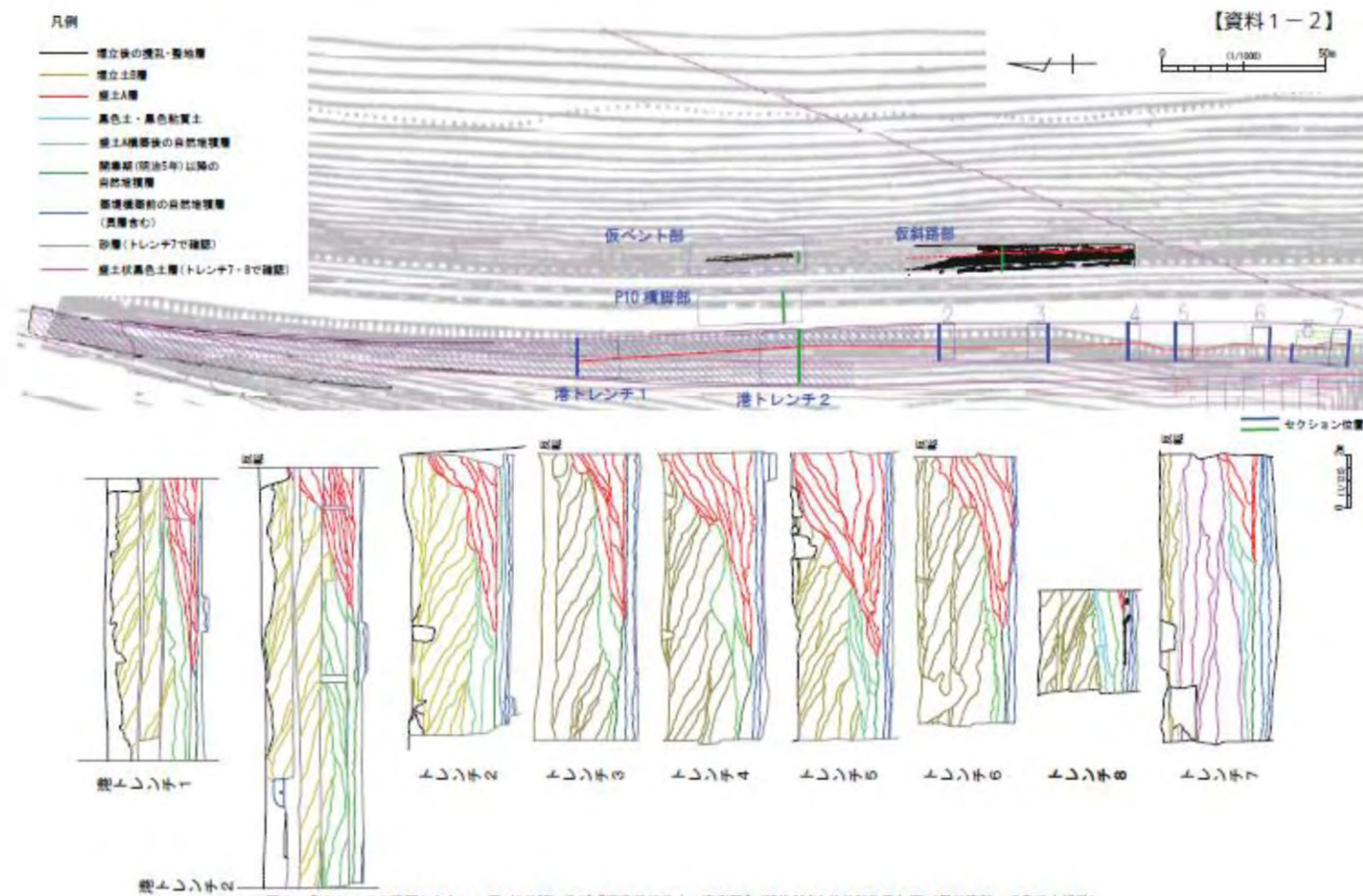


図2 各トレンチの東西セクション図(1/125)及び『東京五千分之一実測図』(明治20年)(1/1000)重ね図(仮斜路部:JR東日本提供)

【参考】4街区 Ⅰ区 調査状況



Ⅰ区開業期石垣検出状況



Ⅰ区南壁築堤横断面

4街区信号機土台部とトレンチ7張り出し遺構の比較について



4街区信号機土台部 平面



4街区信号機土台部 南側側面



4街区信号機土台部 角材十字基礎



トレンチ7張り出し遺構 平面

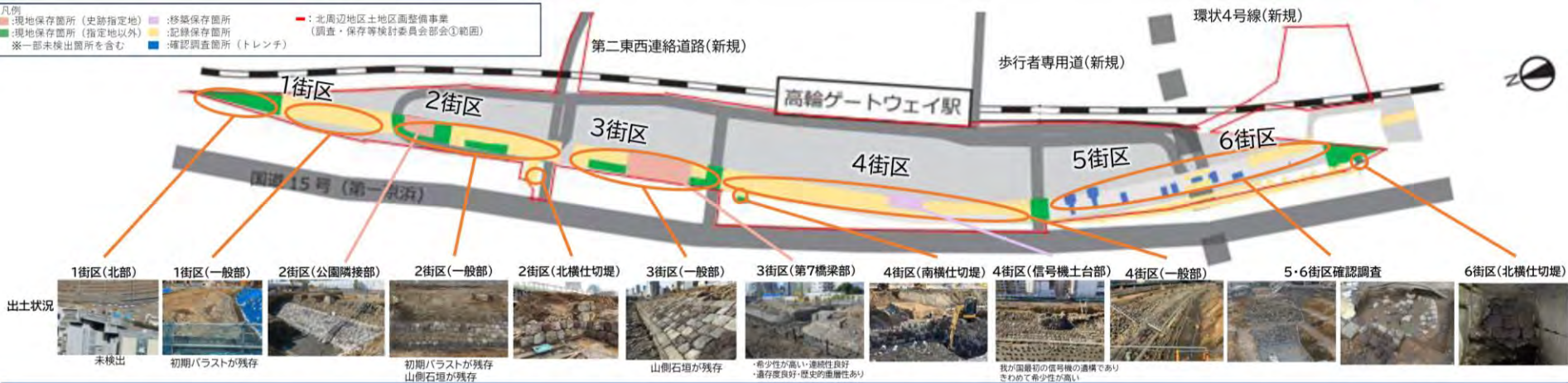


トレンチ7張り出し遺構 南側側面



トレンチ7張り出し遺構 角材検出状況

4街区信号機土台部検出標高：T.P+2.2m、トレンチ7 張り出し遺構検出標高：T.P+2.1m



高輪築堤路 (港区No208) 埋蔵文化財調査の進捗について									
地 点	調査日	前半日	区分	海側石垣 基礎杭	築堤上面 (バラスト)	築堤内側 芝村	山側石垣 基礎杭	山側石垣 基礎杭	終了確認日
①1街区		21/5/24	A-D (4区)	○	○	○	△	○	2022/1/14
②2街区	2021/4/27 2021/5/23 (変更後) 2021/10/21 (変更後) 2022/2/28 (変更後)	21/6/21	A-E (3区)	○	○	○	○	○	2022/8/3
③3街区		21/5/24	A-D (4区)	○	○	△	○	○	2021/11/5
④4街区		21/5/17	A-I (9区)	○	○	△	○	○	2022/2/7
⑤京急線沿道工事地区 [第7橋梁部]	2022/7/6 2023/3/27 (変更後)	22/7/6	第7橋梁部 (2区)	△	△	△	△	△	2023/4/19
⑥京急線沿道工事地区 [1工区]	2022/7/22 (1工区)			△	△	△	△	△	2022/7/22
⑦環状4号線埋蔵文化財調査地区	2021/9/27 2021/10/11 (変更後) 2021/11/25 (変更後)	21/9/27		△	△	△	△	△	2021/10/28(仮)
⑧環状4号線埋蔵文化財調査地区	2020/9/1 2020/11/10 (変更後)	20/9/1		○	○	○	○	○	2020/12/22
⑨431敷地		19/5/30	19/6/3	○	○	○	○	○	2019/6/3
品川駅改築工事地区 [沿線地区]	2021/2/26	21/4/19		○	○	○	○	○	2021/9/29
品川駅改築工事地区 [沿線地区]	2021/3/1	21/3/1		○	○	○	○	○	2021/6/11
品川駅改築工事地区 [沿線地区]	2022/12/16	23/2/1		○	○	○	○	○	

調査地点一覧		調査地点一覧									
地 点	街区	海側石垣			築堤上面 (バラスト)			山側石垣			注 意 点
		石垣 (上部高さ)	土台木等	基礎杭	石垣 (上部高さ)	土台木等	基礎杭	石垣 (上部高さ)	土台木等	基礎杭	
トレンチ1	5街区	○ (TP+0.4m)	○	○	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
トレンチ2	5街区	○ (TP+0.6m)	○	○	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
トレンチ3	5街区	未確認 (遺構あり)	未確認	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
トレンチ4	5街区	○ (TP+2.6m)	未確認	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
トレンチ5	5街区	○ (TP+2.6m)	未確認	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
トレンチ6	5街区	○ (TP+2.4m)	未確認	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
トレンチ7	6街区	○ (TP+2.4m)	未確認	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
トレンチ8	6街区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
トレンチ9	6街区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
仮設地区	6街区	○ (TP+2.3m)	○	○	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
P10	5街区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
仮設地区	5街区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ①)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ②)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ③)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ④)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ⑤)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ⑥)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ⑦)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ⑧)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ⑨)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ⑩)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ⑪)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ⑫)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ⑬)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ⑭)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ⑮)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ⑯)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ⑰)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ⑱)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ⑲)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ⑳)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㉑)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㉒)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㉓)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㉔)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㉕)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㉖)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㉗)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㉘)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㉙)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㉚)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㉛)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㉜)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㉝)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㉞)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㉟)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㊱)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㊲)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㊳)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㊴)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㊵)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㊶)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㊷)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㊸)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㊹)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㊺)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㊻)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㊼)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㊽)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㊾)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構
京急線1工区 (仮設トレンチ㊿)	京急線1工区	△	△	△	△	△	△	△	△	△	石垣遺構

■全体のコンセプト（第4回～6回高輪築堤整備基本計画委員会」にて議論済）

日本の近代化の象徴ともいえる鉄道発展の歴史を通して 高輪築堤とともにまち・くらしの変化を感じる

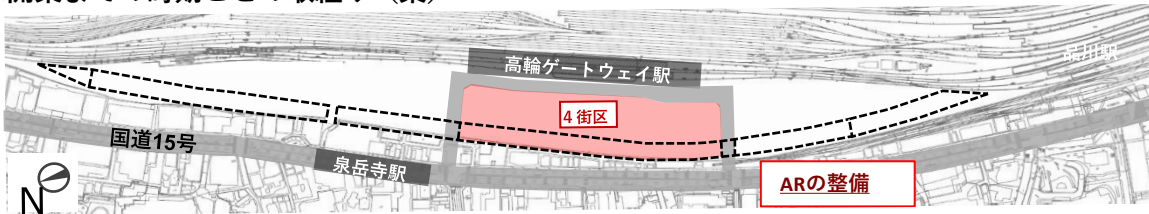
■活用の方向性（高輪築堤保存活用計画「第7章 活用」「活用の方向性」より）

- ① 再現展示をして本質的価値の理解を促進する。
- ② 周辺のまちづくりと連動した活用を展開する。
- ③ 築堤の理解を深めるような空間づくり等により、築堤の連続性を感じられる工夫をする。
- ④ 周辺地域の文化財と連携した活用を行政と協力して実施する。 →整備内容を活用して運営プログラムで対応していく

■まちびらき～展示開業までの時期ごとの取組み（案）

2025.3.27～

4街区
まちびらき

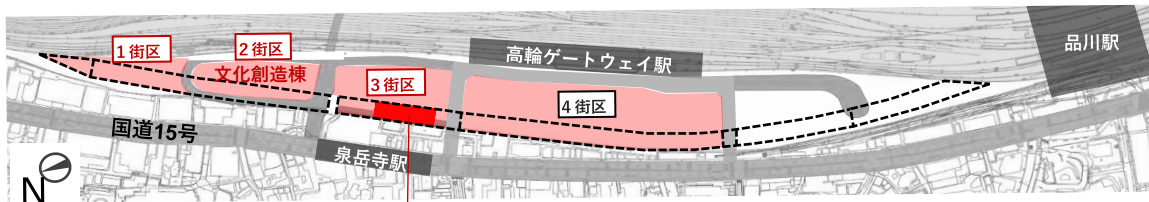


■高輪築堤の存在の「認知」

- TAKANAWA LINKLINEにおける築石を活用したランドスケープ公開 ③
- TAKANAWA LINKLINEに案内サインの設置 ③
- 仮囲いグラフィック装飾（鉄道開業の歴史） ②
- ARによる高輪築堤についての情報発信（築堤の保存・公開は2027年度を予定） ①

2026.春

1～3街区 開業



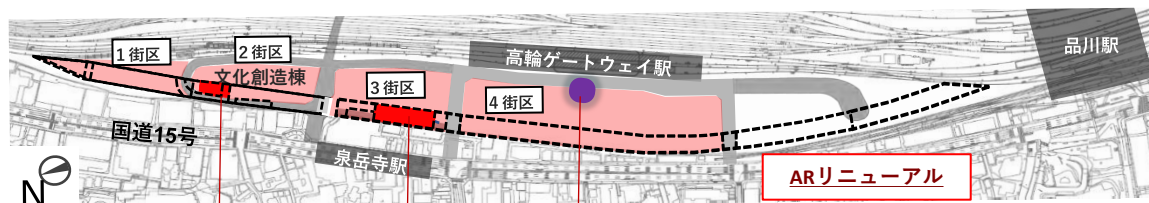
第7橋梁部ギャラリープレオープン

■保存・公開に向けた期待感の「醸成」

- 築堤の現地公開に向け、「工事中」状況などもPR予定。2027年度の保存・公開に向けた期待感の醸成を目指す ②
- 築石を活用したサインの整備 ③
- 第7橋梁部ギャラリープレオープン ③

2028.春

築堤公開部
開業



公園部

第7橋梁部
第7橋梁部ギャラリー

駅前案内

■高輪築堤の現地「公開」

- 築堤の現地公開により、街並みと共存 ②
- 駅前案内機能（情報発信施設）の設置 ③
- 現地公開の高輪築堤にARを重ね、さらなる情報発信を展開 ①
- 公園部（回廊部）における壁面を活用した展示施設整備 ③
- 第7橋梁部の現地公開、第7橋梁部ギャラリーの開業 ③

日本初の鉄道が走ったイノベーションの記憶を継承する取組み

時期：2025.3（まちびらき：THE LINKPILLAR 1開業）

1 AR体験プログラム「TAKANAWA LINKSCAPE」

■これまでに頂戴したご意見

- ・ 高輪では、ここが日本の近代化の出发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と。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。

■具体的な展開

○考え方

開業時の鉄道の様子や築堤発掘時の様子を
わかりやすく伝え、リアリティを感じさせて想像を促す

○内容

高輪築堤を鉄道が走ったイノベーションの記憶や、鉄道がもたらした暮らしの変化、未来のモビリティの姿などをAR映像と林修先生の音声ナビゲーションで学び、体験できるプログラム。開業当時の1号機関車、築堤をARにて再現し、「AR技術を活用した体験の場」をつくる。

○イメージ



・ 仮囲いと連携

仮囲いの一部にQRコードを表示し、読み取るとARコンテンツが体験できる。



時期：2025.3（4街区まちびらき）～工事期間中

2 仮囲いを活用した取組み

■これまでに頂戴したご意見

- ・ 築堤開業当時の雰囲気がか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と。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工夫があると良い。
- ・ 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。
- ・ 「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がっていくのか、俯瞰する観点を持てると良い。

■具体的な展開

○考え方

150年前の歴史と現在～未来のまちづくりを
一連でつなげる

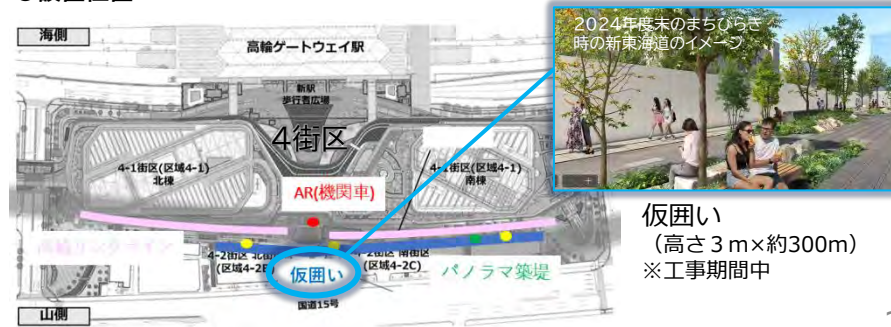
○内容

機関車の登場前から高輪ゲートウェイ開業の2025年までをタイムスケープにてデザインした長大な仮囲いを設置。モビリティの変遷が分かるよう、年代ごとに特徴点をイラストや高輪築堤の錦絵を活用して全体を構成。ARと連携した発信も行う。

○イメージ



○設置位置



仮囲い
(高さ3m×約300m)
※工事期間中

日本初の鉄道が走ったイノベーションの記憶を継承する取組み

時期：2025.3（4街区まちびらき）

3 TAKANAWA GATEWAY CITY 全体で築堤を感じられるランドスケープの整備

■これまでに頂戴したご意見

- 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。
- 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ということ**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。
- 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。

■具体的な展開

○考え方

築堤の連続性を感じられる動線・空間整備を行い、
史跡と一体となって築堤の理解を促進する仕掛けを行う。

○史跡指定地周辺の回遊性の構築に向けた整備

⇒ 2024年度：実施設計進行中（街区公園は基本設計）、2025年度：修正実施設計、工事発注準備・工事発注、2026年度：工事着工予定、2027年度：公開予定

築堤公開時（2027年度末頃）

史跡指定部（第7橋梁（約80m）、公園部（約40m））において
現地保存・復元を行う

史跡周辺では、実施に復元する史跡とは異なる形状や位置による築石やレールを使用することは避け、案内サインやAR等を活用しながら、**史跡と一体となって築堤の理解を促進する仕掛け**を行う



創業期の単線復元に加え、複線化、3線化、高架化の鉄道の重層した歴史を表現する



第7橋梁の再現と合わせ、背景となる空間である歩行者専用道を一体的に整備する

まちびらき時（2024年度末）

地表レベルで、**築石、レール等を活用すること**で
かつての高輪築堤＝鉄道の跡を感じられる空間をつくる

①築石の活用（海側、山側）、②レールの埋込み、③緩やかな曲線



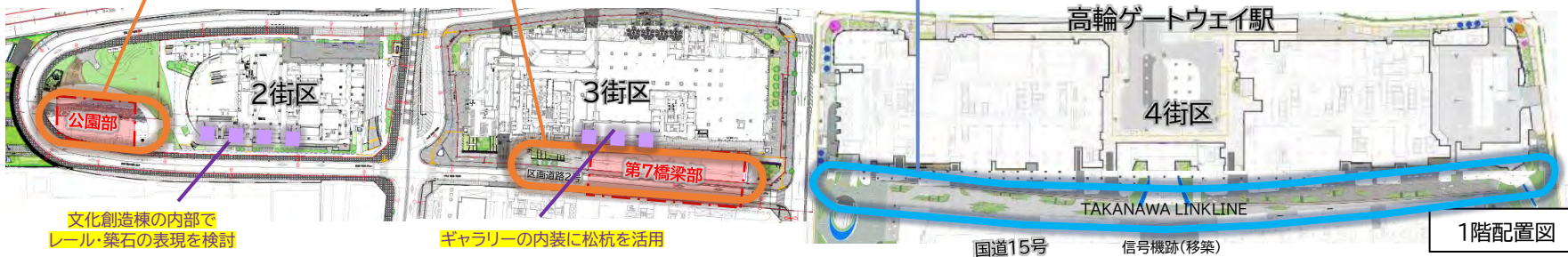
築石（山側）



築石（海側）



レール埋込み緩やかな曲線



文化創造棟の内部で
レール・築石の表現を検討

ギャラリーの内装に松杭を活用

国道15号

信号機跡（移築）

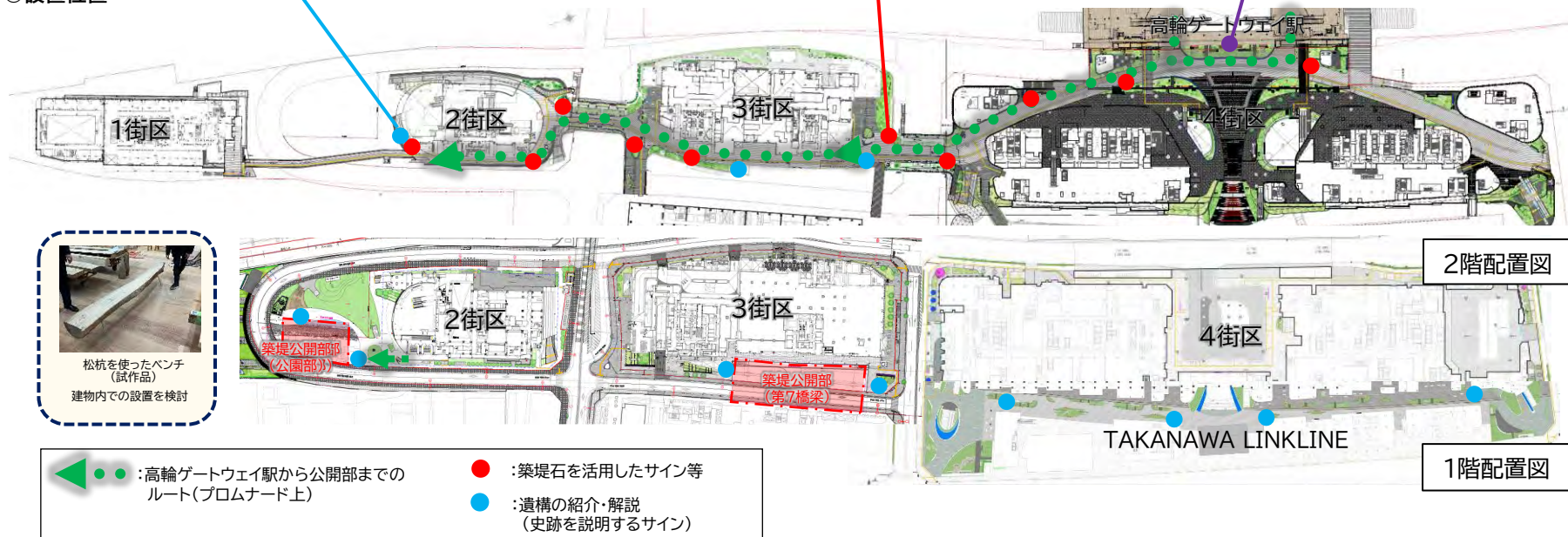
1階配置図

○案内サインの整備

まちづくりと一体となって案内・解説サインを配置し、史跡全体を歩きながら築堤の連続性を実感し、築堤の理解を深めていく流れを作る。



○設置位置



■TAKANAWA GATEWAY CITYおよび周辺施設を活用した高輪築堤跡の展示について

高輪築堤跡の史跡指定地2カ所は近隣に整備する建物等を活用し、展示スペースを整備する。

常時展示スペースは現存遺構の保存展示と近接するため、**展示解説機能、体験学習機能、情報発信機能、案内機能**を設けるとともに、展示内容の連動など一体的な活用を行う。

高輪築堤・鉄道建設がイギリスの技術と日本の技術の融合により実現したこと、新橋～横浜間の約29kmの区間におけるわが国で初めての鉄道開業がもたらした技術革新への影響や鉄道網の発展による近代化の歴史等について、展示スペースにてさまざまな手法にて展示・活用を行うことで、多角的な観点より高輪築堤跡について理解を深めて頂く。



日本初の鉄道が走ったイノベーションの記憶を継承する取組み

時期：2025.3（4街区まちびらき）

日本の鉄道開業史料集「新橋・横浜間18哩」

■これまでに頂戴したご意見

- ・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・展示等ができる点が良い。
- ・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点と考える。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。
- ・高輪築堤は史跡としての価値があると思う。日本で最初に鉄道を敷設した新橋～横浜間29kmの歴史的な意味を、小さい子供から大人まで分かりやすい展示を考えてもらいたい。
- ・岩倉使節団が乗ったのは新橋ではなく品川からである。高輪築堤は通っていないが、世界へと旅立つ拠点が品川だったという意味では、ひとつのエピソードとして非常に面白い話になるだろう。

■具体的な展開

○考え方

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、新橋～横浜間約29kmにわたる記録史を、文献調査などによって整理し、編纂するプロジェクトを立ち上げます。

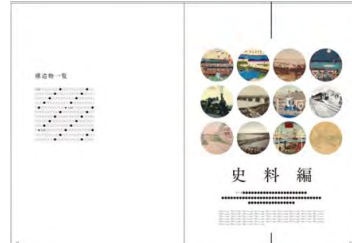
（2022年5月11日プレス抜粋）

○全体の構成

岩瀬文庫「新橋横浜絵図」



史料編



築堤の出土等



※小野田先生監修のもと編纂

■収蔵元：30カ所（五十音順）

印刷博物館、江戸東京博物館、大田区立郷土資料館、神奈川県立歴史博物館、川崎市市民ミュージアム、宮内庁宮内公文書館、宮内庁書陵部図書寮文庫、国立国会図書館、三和デッキ(株)、品川区立品川歴史館、鈴木一義氏、聖徳記念絵画館、ダン・フリー氏、鉄道博物館、天理大学附属天理参考館、東京大学史料編纂所、東京都公文書館、土木学会附属土木図書館、中村俊一朗氏、鍋島報効会、西尾市岩瀬文庫、萩博物館、広島県立文書館、福井市立郷土歴史博物館、港区立郷土歴史館、横浜開港資料館、横浜都市発展記念館、横浜美術館、立正大学情報メディアセンター、早稲田大学図書館（2024年9月時点・一部追加収集実施）

■参考：収集資料（リスト化済み）

- ◆リスト点数 合計918点
- ①写真：120点
- ②錦絵：229点
- ③古文書：401点
- ④絵葉書：42点
- ⑤新聞・雑誌等：35点
- ⑥その他：91点

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

これまでで頂戴したご意見(第⑥回・第⑬回)

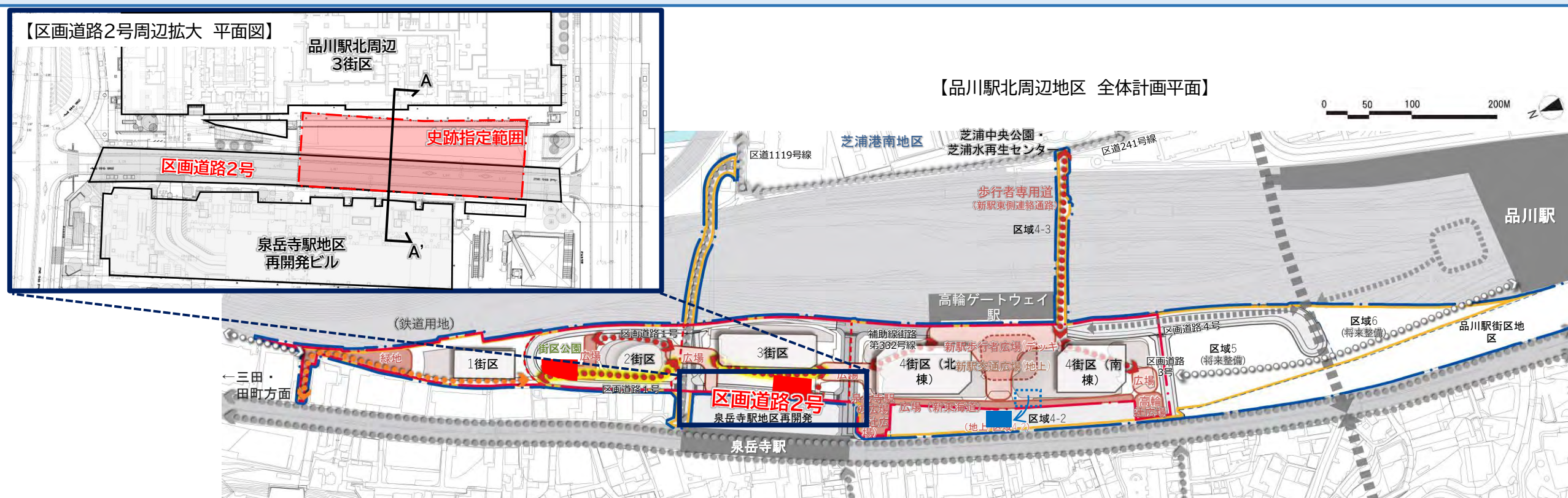
観点	まちづくりのあり方 (「品川」というまちの特性と使命)	高輪築堤の価値のあり方 (文化財としての位置づけ)	高輪築堤の継承のあり方 (文化財の保存・公開方法)
	【品川というまちの特性】 ・品川は近接する羽田空港のさらなる国際化や、リニア中央新幹線の発着駅になるなど、広域的拠点性が高まる稀有な場所。(⑥) ・今後は東京駅よりも品川駅が、日本の玄関口としての重要性を増していくのではないか。(⑥) 【品川のまちの使命】 ・国家戦略特区として、今後の日本の発展の中で重要な意味を持つ、時間をかけて進められた一大プロジェクトである。(⑥) ・品川周辺のまちづくりは日本社会、経済の中で重要な意味を持つ、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、引き続き運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) ・岩倉使節団が乗ったのは新橋ではなく品川からである。高輪築堤は通っていないが、世界へと旅立つ拠点が品川だったという意味では、ひとつのエピソードとして非常に面白い話になるだろう。(⑬)	【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) ・信号機土上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。(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。信号機土上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、柔軟に取り扱ってほしい。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、信号機土上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ることができるといえる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」「歴史的層重性」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街区の信号機土上部を含む約30mは移築保存をしっかりと行っている。(⑨) 【継承の考え方】 ・史跡だけでなく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と。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くと良いと思う。(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と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と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)

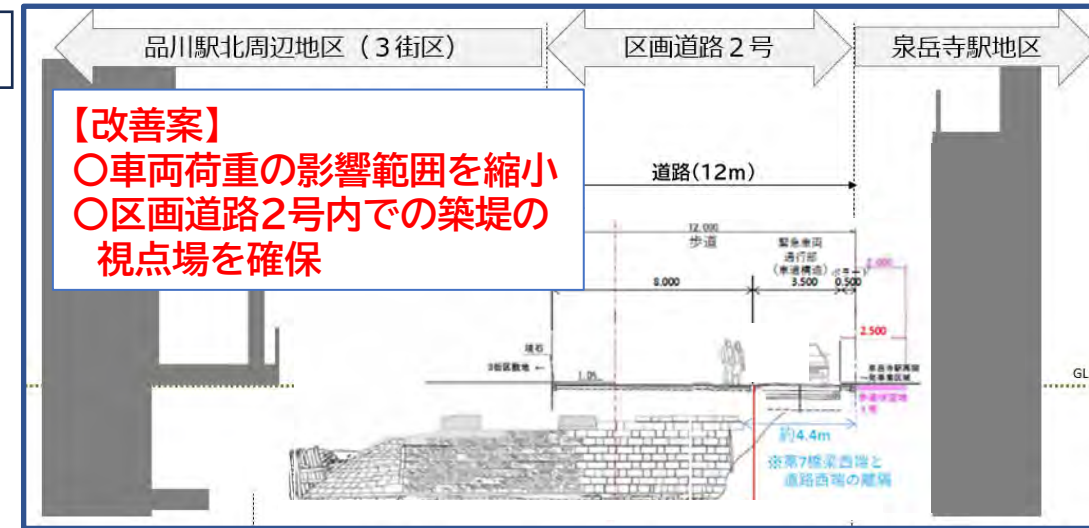
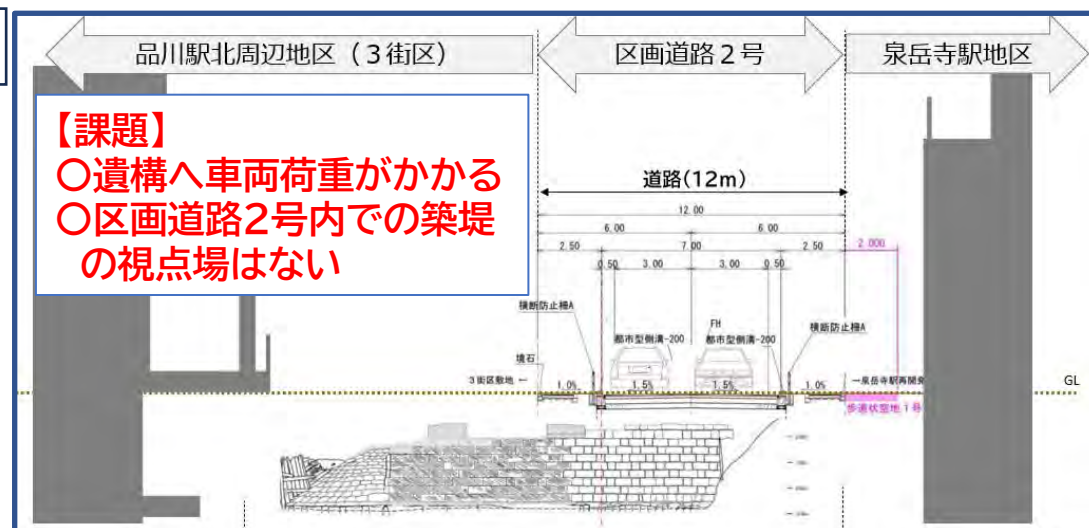
高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりについて

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「頂戴した」意見(第⑥回・第⑬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・展示等ができることと良い。(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) ・「土台作りが日本の技術、鉄道を敷設する技術はイギリスの技術である」という整理であれば良く分かる。(⑬) ○ 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という 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 ・水運と陸運の結節点などが地域史の中核となるが、築堤を作った以後も荷上場として活用されたほかに、養殖場したり、伊豆の物産を集めて販売を行ったりと、様々な使われ方をしていたようである。(⑫) ○ 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て、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) ・ 日本初の鉄道に鉄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。(⑨⑫) ・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ということ 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) ・ ここを訪れ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が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 と思っていただけなのが重要。(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ことと良い。 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) ・仮囲いはそれ ほど綺麗なものではないと思うが、錦絵を活用した展示などが考えられているが、 錦絵があるということは歴史を勉強するいい機会 になる。(⑩) ・ 長い仮囲いなので、品川・高輪の江戸時代からのまちの歴史を語るようなものになる と良い。テーマは鉄道が中心になると思うが、そういう工夫をしてもらいたい。(⑩) ・高輪築堤は史跡としての価値があると思う。日本で最初に鉄道を敷設した 新橋～横浜間 29km の歴史的な意味を、小さい子供から大人まで分かりやすい展示 を考えてもらいたい。(⑫)	【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。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)

○今後は、まちの憩いの中心となる、安全・快適でゆとりのある[歩行者中心の広場的空間](#)として、都市計画・事業計画変更手続きに向けて関係機関と協議を開始し、一部歩行者専用道の整備を行っていく。



変更後



築堤周辺の整備内容

公園部周辺

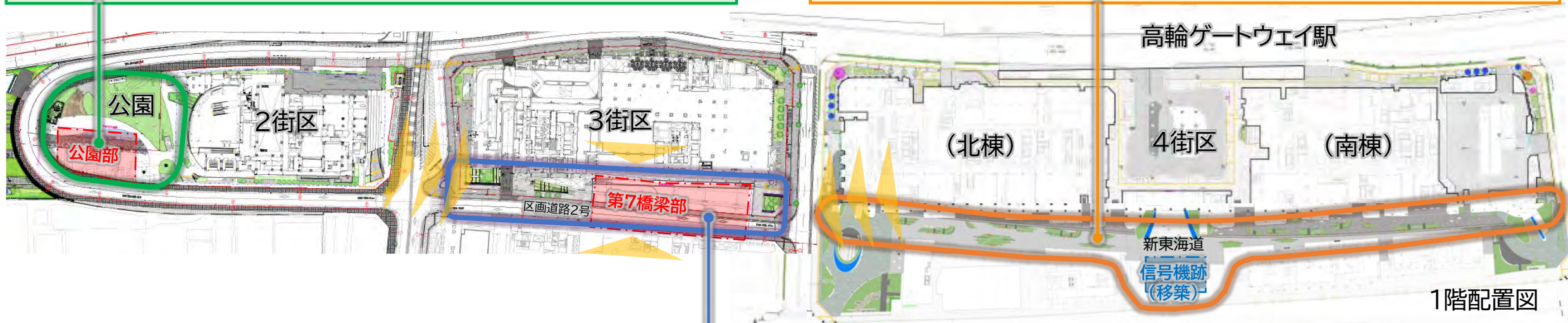


史跡指定範囲に隣接した公園の整備及び地下回路の整備計画あり。史跡の周りに十分なスペースが確保

信号機跡(移築)周辺



信号機土台部の移築が計画されている箇所周辺に広場やTAKANAWA LINK LINEの整備計画あり。信号機土台部の周りに十分なスペースを確保



第7橋梁部周辺



【方針】

第7橋梁部の史跡周辺に敷地内の通路や広場などのスペースは計画されている。

これらの空間に加え、復元する第7橋梁部に最も近寄ることができる広場としての機能を検討

歩道としての通行機能に加え広場としての活用を検討

①来街者の憩いの場となり、史跡を眺められる広場

②周辺施設と一体となり利活用ができる広場



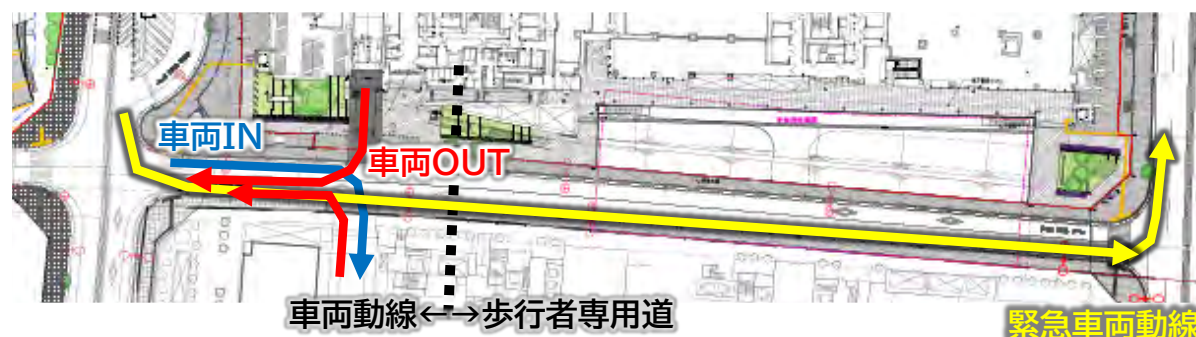
イメージ事例：丸の内仲通り(千代田区)
出典：https://tokyo-marunouchi.jp/ja/facilities/228



生成AIにより作成

広場・利活用イメージ

③隣接建物からの車両動線(北側)、及び緊急車両動線



まちの憩いの中心となる、安全・快適でゆとりのある歩行者中心の広場的空間を創出



※各イメージは今後の検討及び協議により変更の可能性があります