

第1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：2022年11月9日（水）11:00～

場所：JR 東日本現地会議室

次 第

【全体会】

（1）開会

（2）運営要領の制定について

【資料1】

（3）高輪築堤及び品川駅周辺エリアにおけるプロジェクトについて

【資料2】

（4）その他

（5）閉会

※なお、資料のなかで個人に関する情報や事業の関係等で非公開である情報については、一部表現を修正しています。その他、写真・図について一部訂正や出典等の加筆・修正をしています。

(仮称)「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 (案)

(名称)

第1条 本会は、「(仮称)「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・継承等のあり方を検討し、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、座長を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、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に含めるものとする。

(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・大規模開発部門に置く。

(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、座長を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、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を含めるものとする。

（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(案)

(敬称略)

			部会 ①	部会 ②
有識者	松浦 晃一郎	第8代ユネスコ事務局長	○	○
有識者	稲葉 信子	国際機関 ICCROM 事務局長特別アドバイザー	○	○
有識者	木曾 功	元ユネスコ日本政府代表部特命全権大使	○	○
有識者	中井 検裕	東京工業大学大学院 社会理工学研究科 教授	○	○
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	西村 幸夫 (予定)	國學院大學 観光まちづくり学部 学部長	○	○

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 社会基盤学専攻 教授	○	○
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 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	○	○

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・大規模開発部門	○	○
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

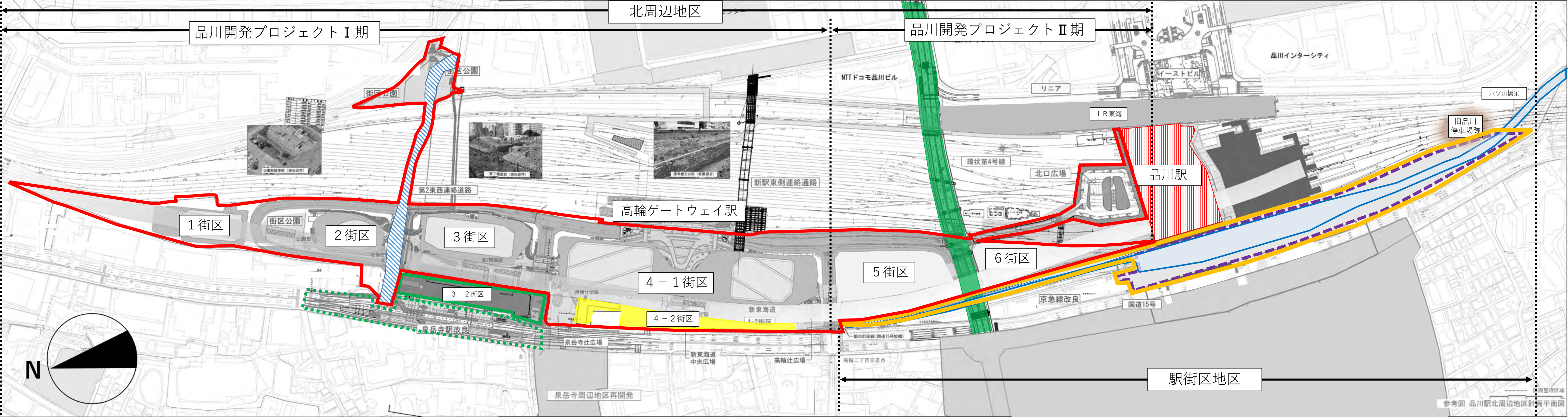
1 この要領は令和 年 月 日から施行する。

部会①：J R 東日本事務局

凡例	事業	部会	事業主体
	北周辺地区 土地区画整備事業 ※京急仮線部含む	①	U R
〇街区	品川開発プロジェクト (1～6街区)		J R 東日本
	4－2街区		再開発組合
	第二東西連絡通路		U R
	環状第4号線		東京都 建設局
	3－2街区		東京都 都市整備局
	泉岳寺駅改良		東京都 交通局
	品川駅改良		J R 東日本

部会②：京急事務局

凡例	事業	部会	事業主体
	駅街区地区 土地区画整理事業	②	U R
	品川駅街区 地区事業		J R 東日本
			京急
	京急連立		東京都 建設局



高輪築堤及び 品川駅周辺エリアにおける プロジェクトについて

2022年11月9日

東日本旅客鉄道株式会社

京浜急行電鉄株式会社

① 歴史

品川駅周辺は、江戸時代には多様な人々が往来する東海道が通り、そのすぐ西側には武蔵野台地が、東側には海が広がっていました。明治初頭には国内初の鉄道駅が開業し、その後は新幹線の開業や埋立てによる新市街地の形成など、常にその時代の先端を担っていた歴史的背景を有しています。

江戸時代末期（1850年頃）

現在の国道15号は、おおむね、かつて海沿いに位置した東海道であり、その東側には海が広がっていた。

西側は武蔵野台地の東端に位置しており、崖線の緑が連続していた。

また、大名の下屋敷が構えられ、大規模な庭園（大名庭園）が造営されていた。

現在の品川駅の南側には、町家が立ち並ぶ東海道五十三次の第一宿「品川宿」があり、多様な人々が集まる「江戸の玄関口」として栄えていた。



△多様な人々が往来する東海道
出典：品川区HP



△東海道に連なる町家
出典：国立国会図書館HP

明治初頭（1870年代頃）

1872年、海岸沿いに国内初の鉄道路線として、品川駅～横浜までの間が仮開業した（その後、新橋駅～横浜間で本開業）。

1885年には山手線の前身となる品川～赤羽間が開通するなど、品川駅は東京の鉄道網の先駆けとなった。

また、明治中期以降、大名の下屋敷が構えていた西側は、宮家の大邸宅が並んでいた（その一つの竹田宮邸は、現在も貴賓館として残っている。）。



△海岸沿いを走る鉄道
出典：都立図書館HP



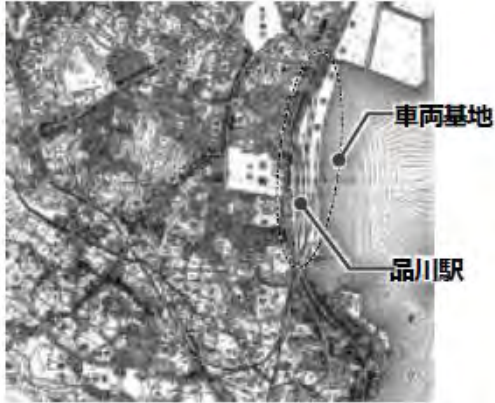
△宮家の大邸宅（竹田宮邸）
出典：高輪貴賓館HP

大正半ば（1920年代頃）

品川駅の北側は、路線に沿って埋立てが進み、品川～田町間に約26haの広大な土地が誕生した。

その新たな土地には、貨車の仕分け作業を行う操車場や客車・貨車の留置施設などの大規模な車両基地が設けられた（後に、田町車両センターとなる。）。

また、1925年には、京浜急行電鉄の高輪駅が開業した。



△大正時代の品川駅周辺
出典：国土地理院



△高輪駅
出典：京急提供

品川エリアの変遷

↓

昭和初頭（1930年代頃）

昭和に入り、品川駅の東側まで埋立てが進み車両基地が拡大した。埋立てにより、「東京市営芝浦と場」などが東側に開設した。

この頃の品川駅西側は、宮家の邸宅から、衆議院議長官舎や公爵邸などの公邸に土地利用が変遷した。

1933年には、京浜急行電鉄の高輪駅が廃止され、デパートを配する複合駅ビルとして現在の場所に品川駅を開業した。

↓

昭和中期（1950年以降）

戦後、公邸として利用されていた品川駅西側は、まとまった街区を活用して大規模なホテルがいくつも建設された。

また、スケート場、ボウリング場、テニス場等などの娯楽施設も作られた。

↓

平成初頭（1990年頃）

品川駅東側は、トラックなどの輸送手段の変化などに伴い、車両基地が再開発の対象となり、業務を中心とした超高層ビルが立ち並んだ。

1998年には、品川駅に最初の東西自由通路が完成した。

↓

現在（2000年代）

2003年に東海道新幹線の品川駅が開業した。

東海道新幹線の改札口が品川駅東側（港南口）となり、それを契機に超高層ビルの建設が進み、東側には日本を代表する企業が集積した。

また、タワーマンションも次々と建設され、東側の人口が急増した。

品川駅の西側は、更なるホテルの開業や映画館、水族館、ライブホールなどの娯楽施設の更新など、東側とは異なる土地利用が行われた。

昭和初頭

埋立てが東側に拡大

品川駅

△昭和初頭の品川駅周辺
出典：国土地理院

昭和中期

品川駅

△昭和中期の品川駅周辺
出典：国土地理院

平成初頭

品川駅

△平成初頭の品川駅周辺
出典：国土地理院

現在

品川駅

△現在の品川駅周辺
出典：Google Earthを基に作成

ホテルや娯楽施設が集積

△現在の様子
出典：Google Earth

車両基地の跡地を活用した再開発により、業務を中心とした超高層ビルが立ち並ぶ

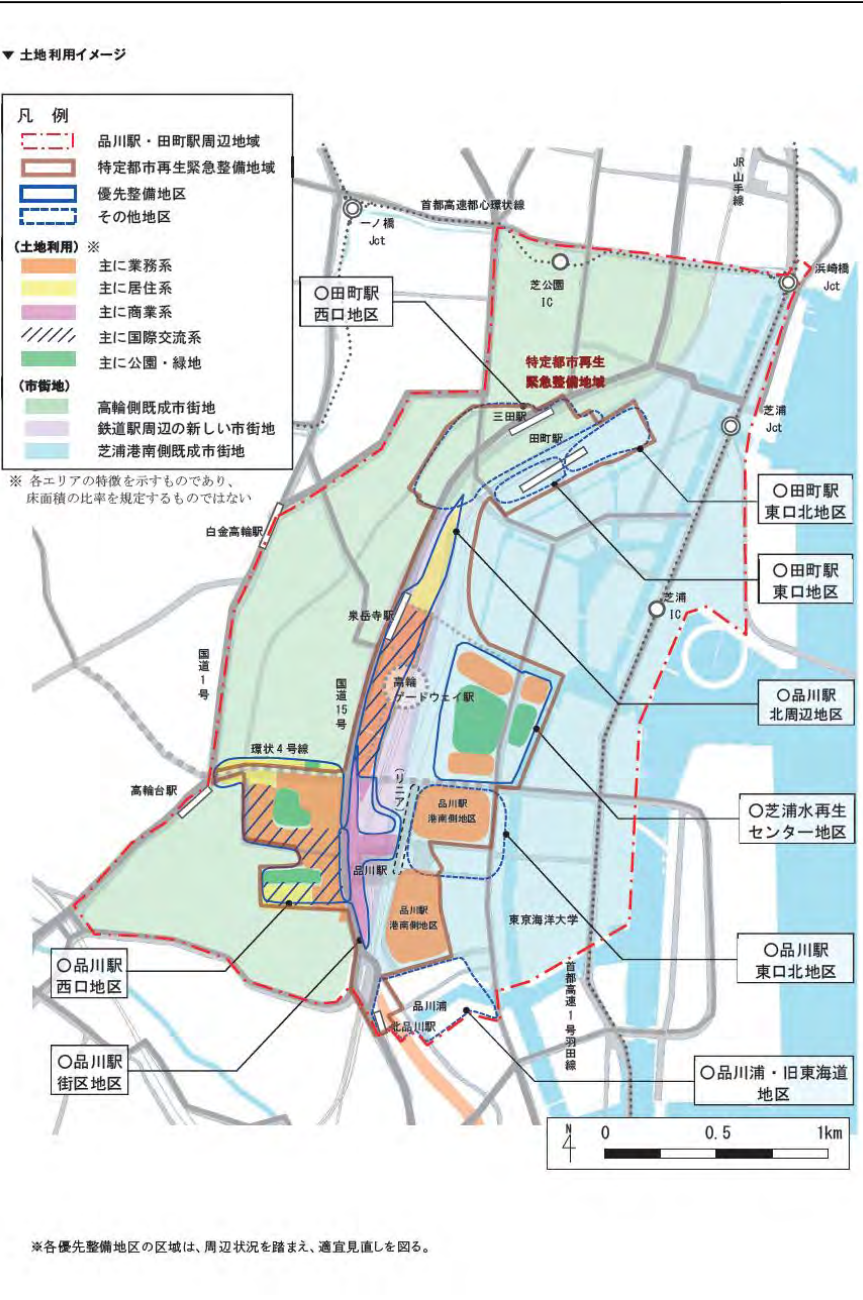
出典：Google Earth

△東海道新幹線品川駅の開業

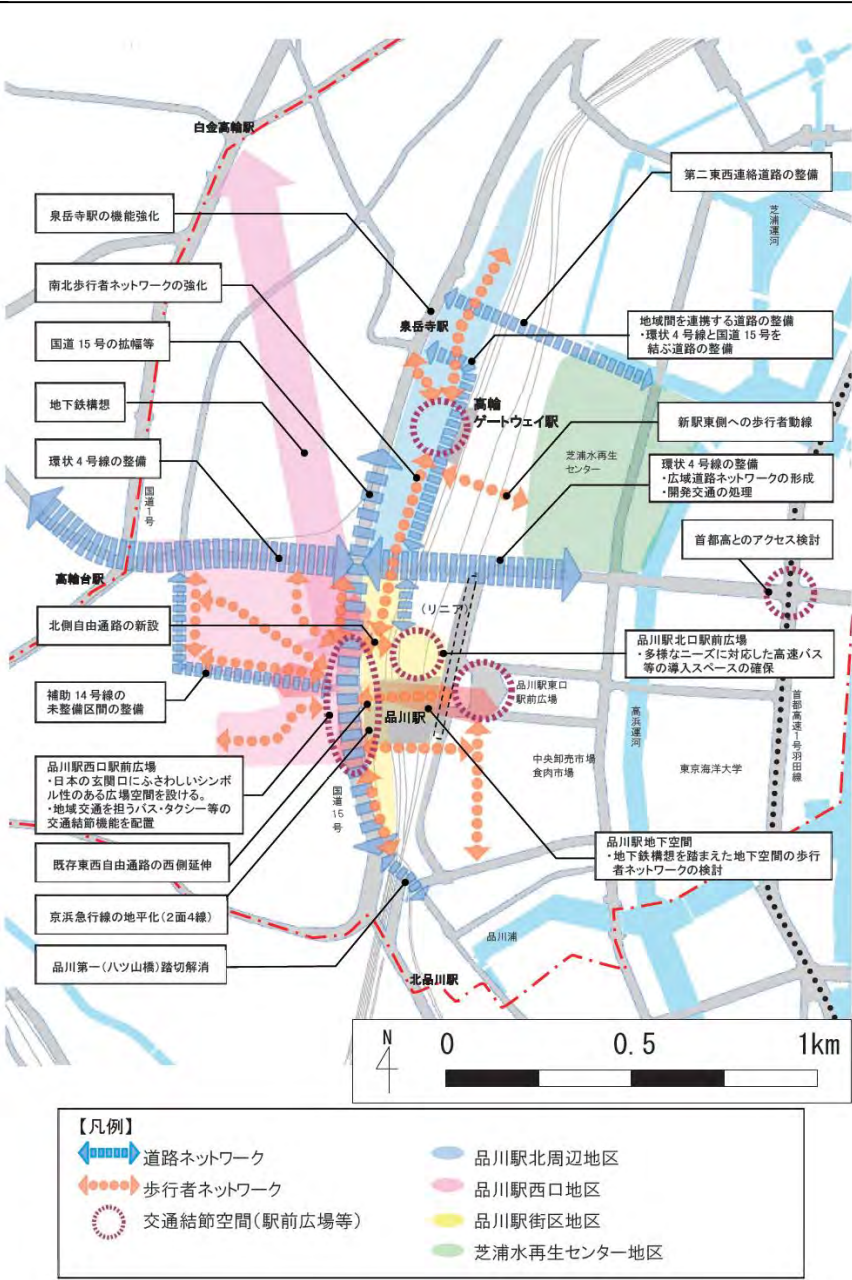
出典：JR東海提供

○ 品川駅周辺エリアにおける上位方針

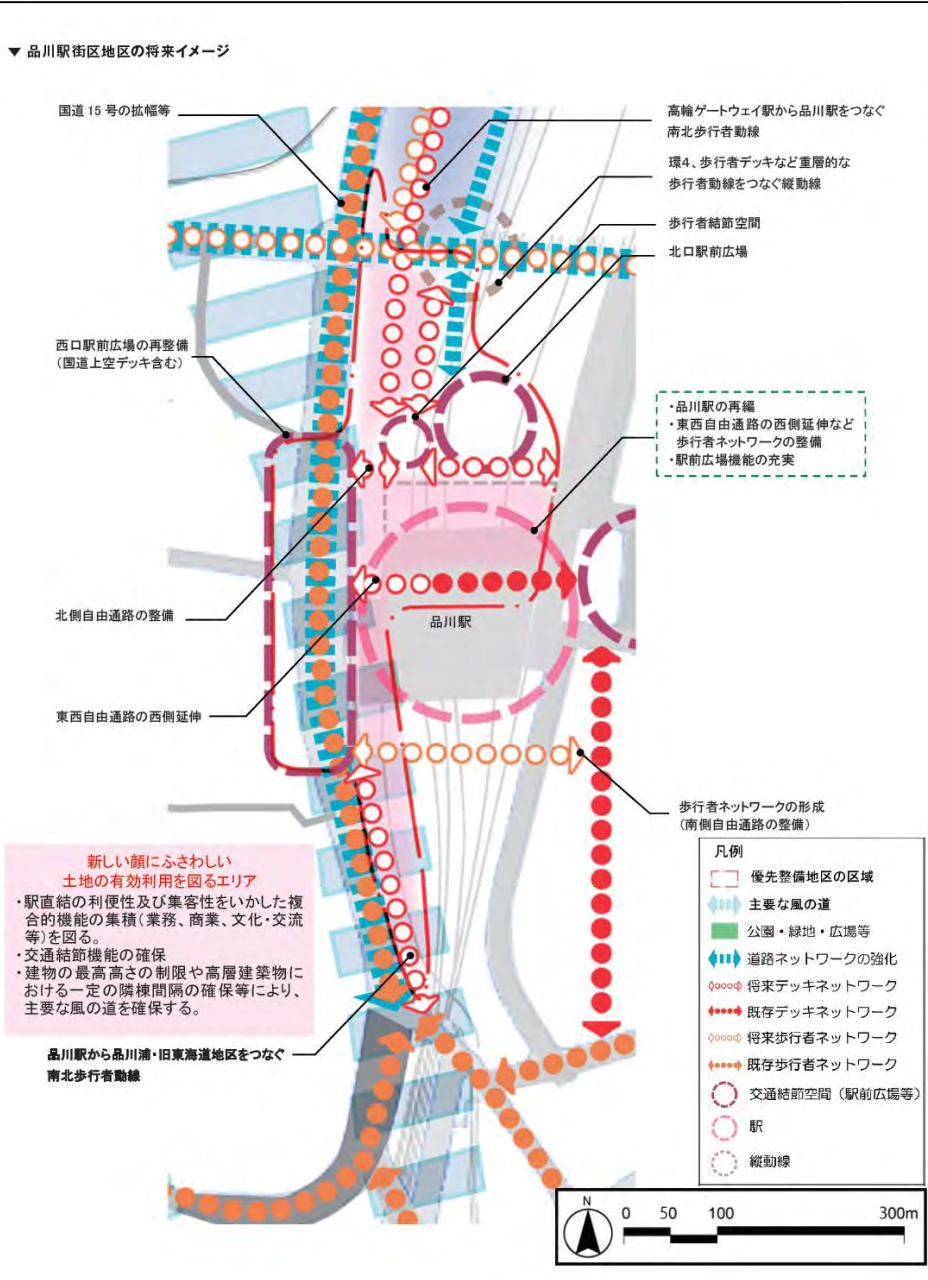
1 地区別の土地利用の基本方針



2 品川駅・田町駅周辺地域の都市基盤の在り方



6 品川駅街区地区



「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020」より抜粋（各黒枠内）・抜粋部の上部緑枠を加筆

品川のまちづくり 将来の目指すべき街の将来像

1. 品川駅 えきまちガイドライン策定の背景

目指すべきまちの将来像

品川駅周辺は「品川駅・田町駅周辺まちづくりGL2020」において、

「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」

を将来像に掲げています。

▽出典：GL2020（東京都，2020）

品川駅・田町駅周辺地域の将来像

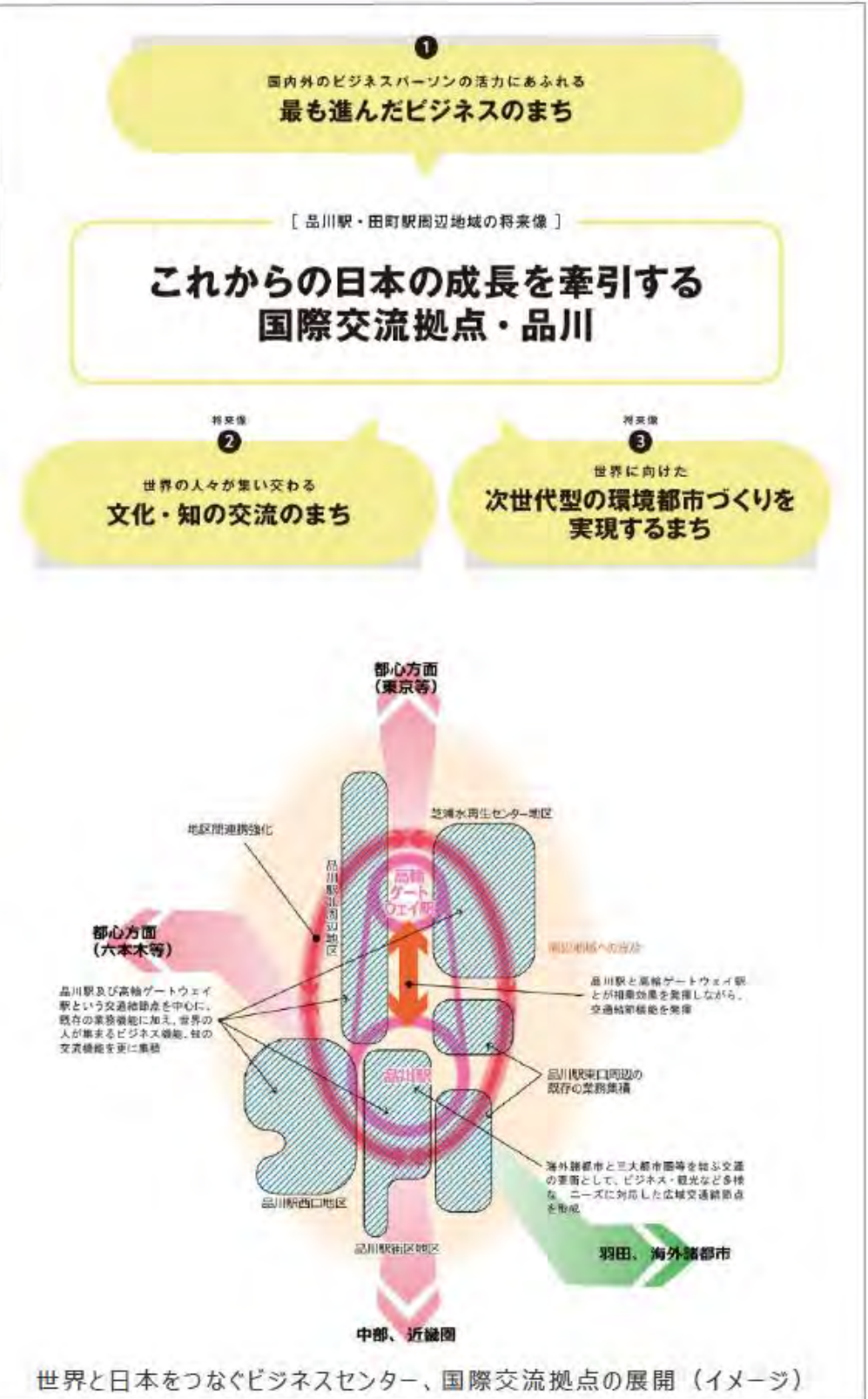
■位置づけ

品川駅・田町駅周辺は「中枢広域拠点域」、「国際ビジネス交流ゾーン」に位置しており、**リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅周辺では、駅の再編、環状4号線や歩行者ネットワークなどの都市基盤整備が進み、国内外の各都市とつながる利便性の高い広域交通結節点**が形成

■品川の役割・期待

- ・リニア中央新幹線の始発駅、**羽田空港への玄関口**でもある**広域的な交通結節点**
- ・JRの品川車両基地跡地の**大規模土地利用転換**
- ・特定都市再生緊急整備地域などの制度を活用し、**外国企業誘致を推進**、東海道軸にある高度な**モノづくり産業・技術と連携・融合**
- ・特に「モノづくり産業」の集積を活かし「BtoB」ビジネスによる**経済交流**
- ・観光立国・MICEの推進の拠点として、充実した自然環境、文化・観光機能の強化による**交流空間を形成**
- ・MICEの展開において強みである、宿泊機能と直結したワンストップサービス

＜海外都市や国内地方都市へのアクセス性が高く、職住が近接している品川において、**大丸有地区に並ぶ拠点**として、国内外のグローバルな成長企業による活力とそれを支える魅力的なライフスタイルの創出により、「**これからの日本の成長を牽引する拠点**」を形成＞



3. 品川駅 えきまちコンセプト

品川駅 えきまちガイドライン策定の背景

- 品川駅周辺は、GL2020において、「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」が**目指されている**。
- 複数の都市基盤施設や大規模建築物の整備が予定されている。

品川駅周辺地域の特性とポテンシャル

- かつては豊かな地形・自然とまちが**つながるエリア**であり、**現在も一部崖線や緑、水辺空間がある**。
- また、その時代の先端を担う多様な交通モードや、様々なものづくり・先端技術等の技術革新（イノベーション）を発信してきた。

継承 × 革新
Timeless X Innovative
SHINAGAWA
Integrated City

品川駅を中心として、三つのまちがこれまで培われてきた自然や歴史を継承し、それぞれの個性を深めながら新たなまちに生まれ変わっていきます。
そして、この三つのまちを、品川駅えきまちとして、一つに結び付け、統合していくことで、新たな文化、技術などの革新を創出し発展し続けていきます。
世界とも結ばれるこのまちは、人々を引き寄せ、「国際交流拠点・品川」として日本の成長を牽引していきます。

Hospitality Cityのイメージ

地形等に沿って豊かな緑地が配され、ホテルや国際的な会議室、モール等の集積によって国内外の人々を迎え入れる香港中環（セントラル）やシンガポール等



©2021 Google
Hong Kong Central etc.
出典：Google Earth



©2021 Google
Singapore etc.
出典：Google Earth

リニア中央新幹線開業による三大都市圏の誕生

- 東京ー名古屋間が40分、東京ー大阪間が67分に。
- 首都圏・中部圏・近畿圏の三大都市圏が同一の経済圏となり、都市人口は約8,200万人になる想定。
- 同都市圏の地区内GDPは32兆ドルになる想定。



北側
Experiment

- #鉄道車両基地跡地
- #新しい複合市街地
- #次世代モビリティ
- #線路上空人工地盤広場
- #高輪ゲートウェイ駅

西側
Hospitality

- #次世代モビリティ
- #次世代型交通ターミナル
- #複合ターミナル
- #国際的なビジネス
- #地下鉄新駅
- #崖線・緑・坂
- #宴会場 #エンタメ
- #伝統あるホテル
- #歴史資源

東側
Technology

- #リニア中央新幹線
- #次世代モビリティ
- #東海道新幹線
- #日本を代表する情報・ものづくり企業
- #海・運河 #DTC
- #職住近接コミュニティ

品川駅
Shinagawa Terminal

約40~70分

大阪・名古屋

約15分

羽田空港
(国内・アジア・世界)

Experimental Cityのイメージ

車両基地等の鉄道用地跡地による大規模な都市更新によって、新しい複合都市が形成されたハドソンヤードやキングスクロス等



©2021 Google
Hudson Yards etc.
出典：Google Earth



©2021 Google
Kings cross etc.
出典：Google Earth

Tech Cityのイメージ

テックシティ構想でロンドンのシリコンバレーと称されるイーストロンドンや、巨大なハイテク、イノベーション、ソーシャルメディア企業の集積地とするシリコンバレー等



East London etc.
出典：NY TIMES公式HP



Silicon Valley etc.
出典：Google Earth

△標高について 出典：国土地理院地図を基に作成



鉄道関連事業

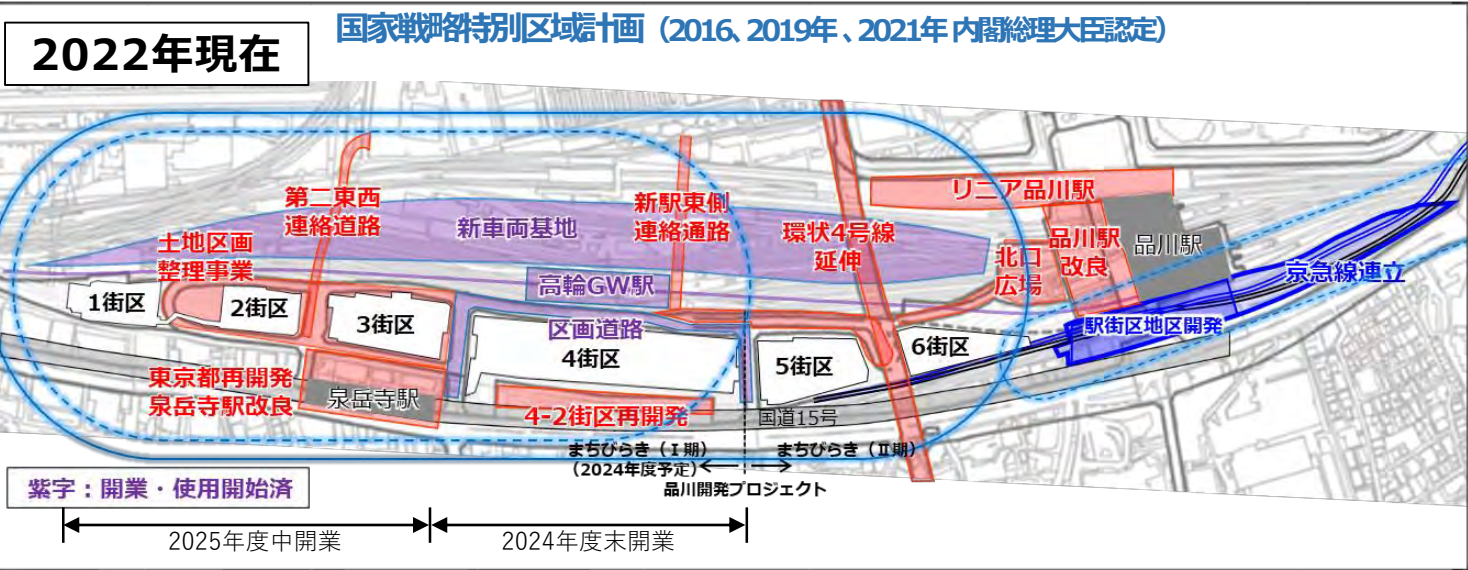
- ・2009年 品川車両基地再編工事着手 (2019年 全7回の大規模線路切換完了)
- ・2014年 リニア中央新幹線事業着手【JR東海】
- ・2016年 高輪ゲートウェイ駅工事着手
- ・2017年 品川駅改良工事着手
- ・2018年 泉岳寺駅改良事業着手【東京都】
- ・2020年 高輪ゲートウェイ駅開業

基盤整備事業

- ・2016年 土地区画整理事業着手 (第二東西連絡道路、北口広場)【UR都市機構】
- ・2019年 環状4号線延伸事業着手【東京都】
- ・2020年 京急線連続立体交差事業着手【東京都】

まちづくり

- ・2019年 品川開発プロジェクト事業着手
- ・2019年 泉岳寺駅再開発事業着手【東京都】



品川開発プロジェクトのこれまでの取り組み

- 2012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)
- 2016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)

国際ビジネス交流拠点の形成に資する都市再生の推進
～品川駅北周辺地区の都市再生プロジェクト～



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



- 2021年11月 国家戦略特別区域計画の内閣総理大臣認定 (都市再生特別地区 都市計画変更)
- 2024年度末 4街区開業 (予定)
- 2025年度中 1～3街区開業 (予定)

1. 品川駅街区地区における計画概要

■コンセプト

**国際交流拠点・品川の「要」として
駅とまち、まちとまちをつなぐ**

リニアや空港アクセス等の広域交通利便性や、品川駅に直結する立地特性を活かし、周辺地区と繋がる国際交流拠点の「要」としての駅機能の強化を図るとともに、複合的な都市機能集積を図る。

▲世界と日本をつなぐビジネスセンター、国際交流拠点の展開（イメージ）
『品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（2020年3月 東京都）より

※Google Earthから引用し、作成

土地利用 **国際交流拠点品川を支える都市機能の集積**

- 品川駅直結の利便性・集客性と広域交通結節点としての役割を踏まえ、国際交流拠点の形成に資する複合的な機能を集積

都市基盤 **まちの東西をつなぐ3本の自由通路や南北ネットワーク、品川駅北口前の歩行者広場等の歩行者ネットワークの整備**

- 品川駅からまちの東西をつなぐ自由通路や歩行者結節空間を整備
- 品川駅と高輪ゲートウェイ駅までつながる歩行者動線の整備による南北ネットワークの形成

駅改良 **リニア中央新幹線、京急線地平化、JR北部改良など、国際交流拠点の核となる品川駅の再編**

- 日本の玄関口としてわかりやすく利便性の高い品川駅への再編
- 品川駅の再編と併せ、国道15号上空の広場空間の整備や、駅周辺の道路ネットワークの強化



地域特性とポテンシャル

(北口)

- 北周辺地区による車両基地跡地の土地利用転換
- 国際ビジネス交流拠点の形成
- 高輪ゲートウェイ駅と品川駅をつなぐネットワーク
- 高輪築堤の記憶や歴史の継承

(西口)

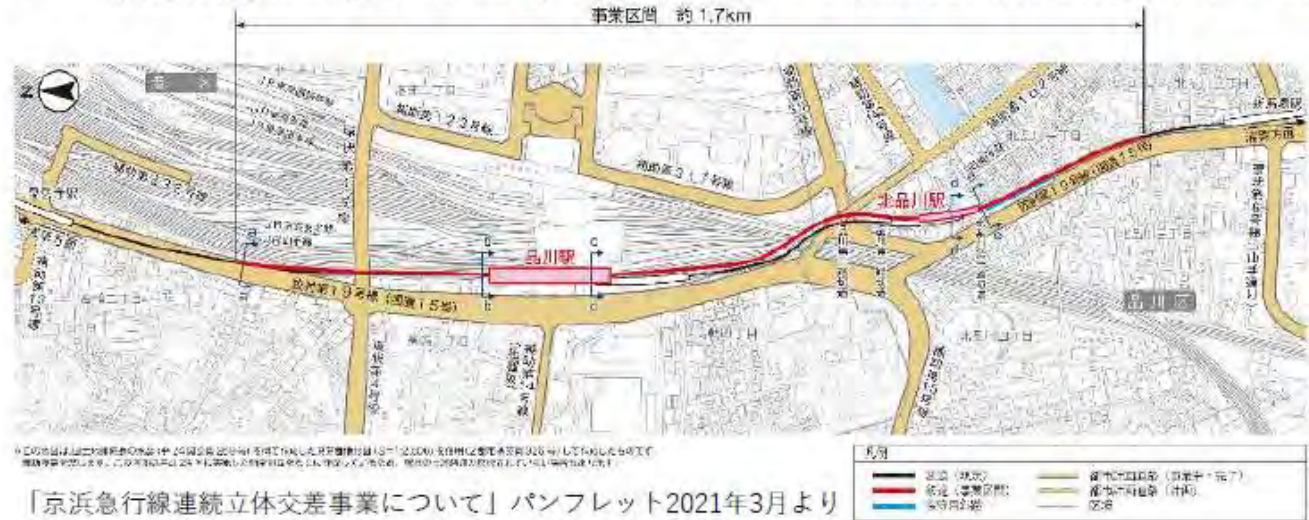
- 武蔵野台地の豊かな地形とみどり
- 次世代交通ターミナル、地下鉄等の基盤構想
- 宿泊施設や大規模宴会場等の集積立地

2. 計画地の特性・位置づけ

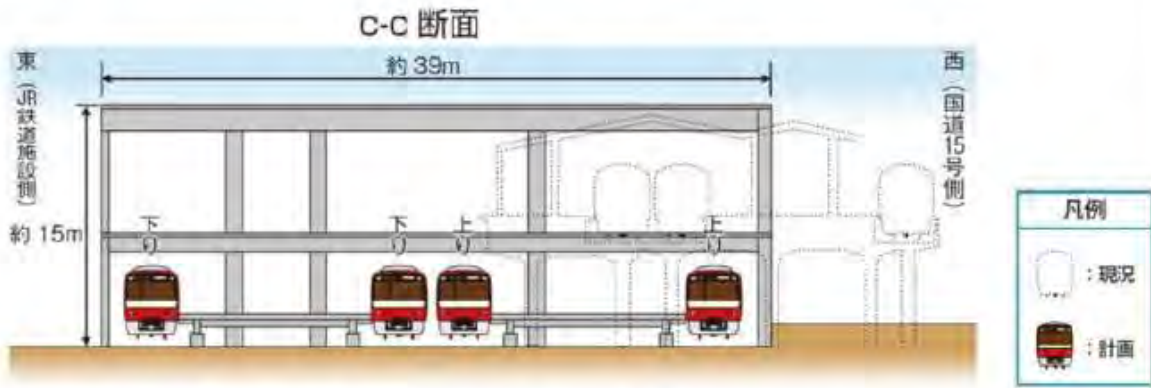
品川駅周辺においては、京急品川駅の地平化や国道15号・品川駅西口駅前広場の整備など、鉄道事業や道路事業による都市基盤の再編が計画されており、将来的な東京メトロ南北線の分岐線整備なども踏まえ、これらの基盤整備を契機としたまちの再編が求められている。

京浜急行本線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業・鉄道駅総合改善事業

- 京急本線の連続立体交差事業では、3箇所の踏切の除却とともに京急品川駅の駅舎を地平化が計画されている。
- 鉄道駅総合改善事業では、地平化と併せて京急品川駅の駅舎やホーム等の改良により利便性と安全性の向上を行う。



国道15号・品川駅西口駅前広場



「京浜急行線連続立体交差事業について」パンフレット2021年3月より

都市高速鉄道第7号線東京メトロ南北線の分岐線
（品川～白金高輪間）

高輪築堤の概要

「高輪築堤跡」発掘現場見学会 説明資料

令和4（2022）年2月20日

○高輪築堤とは

高輪築堤は、明治5年（1872年）に我が国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鉄道構造物です。明治政府は、明治2年（1869年）に、首都東京と開港場であった横浜を結ぶ約29kmの鉄道建設を決定しました。しかし一説によると、高輪周辺の土地は国防上必要であるとの理由で兵部省が鉄道当局への引き渡しを拒んだため、本芝から高輪海岸を経て品川停車場に至るまでの約2.7kmの区間は海上に築堤を建造し、その築堤の上に列車を走らせることとしました。

工事はイギリス人技師エドモンド・モレルの指導のもとで民部省鉄道掛（のちに工部省鉄道寮）が担当し、石垣の石材には台場や高輪海岸の石垣等が使用されています。一度埋め立てた土砂が波に流されて築堤が崩壊するなど難工事となり、完成したのは正式開業直前の明治5年（1872年）9月のことでした。今回発見された第7橋梁を含む第5～第8の4つの橋梁は、この地域の住民が漁業や商売品輸送のための舟を出入りさせられるように設置されたものです。

高輪築堤は、我が国の在来技術と西洋技術の折衷をみることのできる貴重な鉄道構造物といえます。



三代歌川広重「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」明治5～6年（1872～73年）頃

○高輪海岸の歴史

現在の第一京浜国道は、江戸時代、東海道として知られており海岸線を通る主要幹線道でした。特に泉岳寺周辺には、東禅寺・泉岳寺だけでなく、三田の寺町としても知られるほど、寺社が多く集積する地域でした。「高輪ゲートウェイ」の駅名の由来にもなった「高輪大木戸跡」は、江戸の玄関口として設置された木戸を支える石造構造物です。この大木戸跡が残されていることから、この地域が江戸の周縁部であったことが分かります。

この地域は、赤穂浪士で有名な泉岳寺、幕末に黒船を迎撃するために建設された台場、そして今回出土した高輪築堤を走る鉄道など、江戸から明治初頭にかけて、多くの名所がある地域として錦絵などにも残されています。

○高輪築堤と海面埋立の歴史

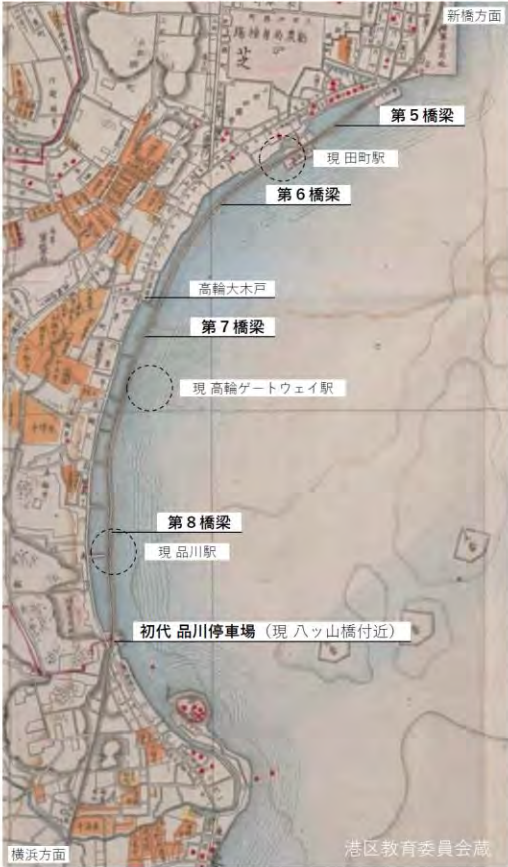
明治2年（1869年）11月	新橋～横浜間の鉄道建設決定
明治3年（1870年）10月	高輪築堤工事着手
明治5年（1872年）5月	品川～横浜（現 桜木町）間仮開業
9月	高輪築堤完成
9月(新暦10月)	新橋～横浜（現 桜木町）間正式開業
明治9年（1876年）12月	新橋～品川間複線化
明治32年（1899年）12月	新橋～品川間3線化（築堤拡幅）
大正3年（1914年）	品川車両基地部埋立工事完了



明治40年（1907年）頃の高輪築堤



勝川春扇「浮絵 高輪之図」文化3～文政2年（1806～1819年）



内務省地理局「実測東京全図」明治11年（1878年）（部分）に加筆



江戸時代の海岸線



明治5年（1872年）鉄道開業時



昭和戦前期

○国指定史跡「旧新橋停車場跡」へ追加指定

高輪築堤跡の一部は「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」として国の史跡に指定されました。指定範囲は延長約120メートルの築堤部分です。中でも、第7橋梁の橋台部分は各段に長さの異なる石を交互に積み上げるブラフ積みが採用されており、石垣表面の仕上げの差から山側は3線化の際に拡幅された経過が分かる貴重な遺構です。

この他に、信号機跡を含む約30メートルは史跡範囲には含まれないものの、同開発敷地内に移築される予定です。



史跡となる第7橋梁の橋台部分(国指定史跡)

資料の無断転載を禁じます。（港区教育委員会・J R東日本）

三代歌川広重「東京写真八景高輪海岸の月夜」明治11年（1878年）

発掘調査の経過

昨年4月から継続されている高輪築堤跡の発掘調査により、これまでに多くの成果が蓄積されてきました。

特に、築堤部分を垂直に切り分け、内部構造を観察したところ、築堤構築の方法や手順、用いられた素材、伝統的な技術の活用など様々な情報が得られました。また、築堤の構造は各所で異なっていることが明らかとなり、盛土の種類や土を積み上げる方向の差異などから、当時の工区境と思われる箇所もいくつか発見されています。

これらは高輪築堤跡の設計図に代わる貴重な情報であり、海上に堤を築くための先人の知恵と工夫が感じられる第一級の資料として、今後の保存活用に役立てられます。なお、調査・分析はまだ途中段階であり、今後の発掘調査の完了後に報告書が刊行されます。



図3 明治9年頃の高輪築堤と周辺部の様子
（『増補近代治世図集』掲載の明治東京全図を加工）

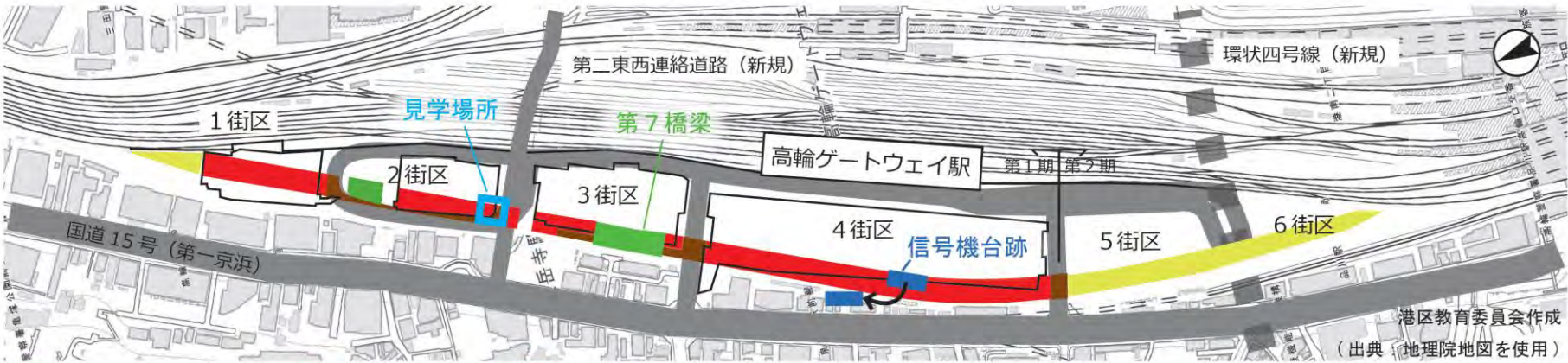


図1: 現地保存・移築保存および記録保存の範囲

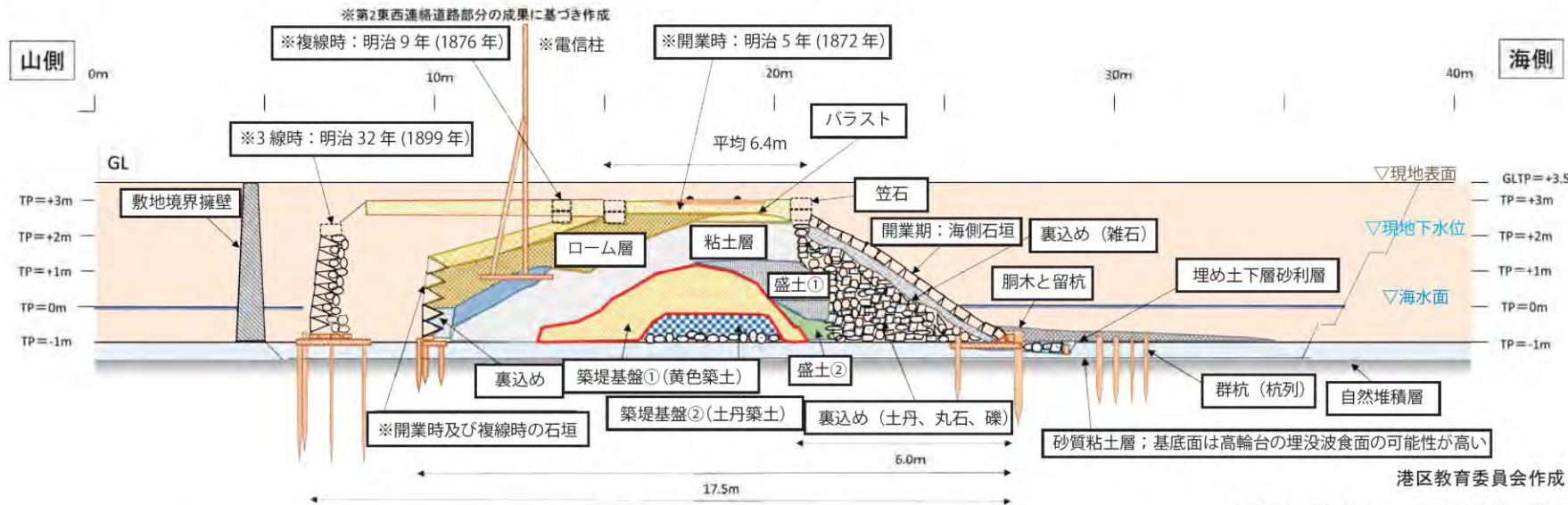


図2: 築堤部の内部構造(想定)

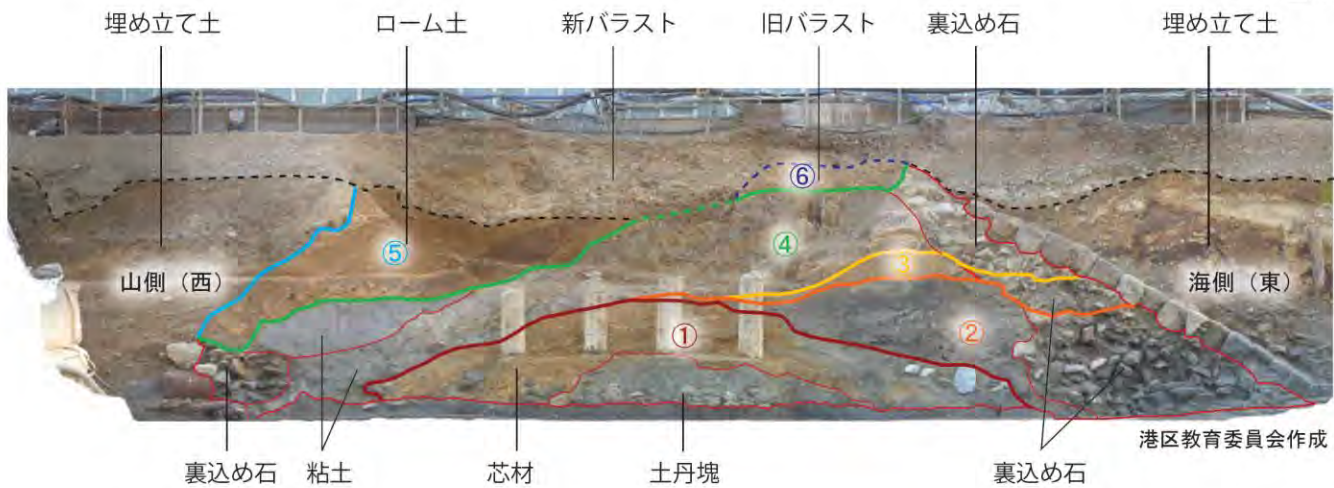


写真1: 高輪築堤の断面

用語解説

- 布積み: 石材の目地が各段で横に通る積み方（開業期の石垣）
- 谷積み: 石を斜めに積む方法（3線化の石垣）
- 土丹: 硬質粘土を含む非常に硬い土（築堤の芯）
- パラスト: 線路上に敷かれる砂利

- 根石: 石垣の最下段に積まれる基礎石
- 天端石: 石垣の最上段に積まれる石
- 笠石: ここでは天端石の上に乗る加工石のこと
- 裏込石: 石垣の裏に詰められる小石
- 胴木: 根石を支える横木

■高輪築堤調査・保存等検討委員会

概要	・品川開発プロジェクトエリアから出土した高輪築堤の保存方針・調査方針等を議論し助言する委員会
目的	・高輪築堤の調査方針、保存箇所等を助言
主な検討内容	・調査方針案の策定 ・保存方針案の策定 ・記録保存調査の技術的支援 ・報告書の取りまとめ
事務局	・東日本旅客鉄道 ・京浜急行電鉄（2022年11月～）
有識者委員 （現在） （五十音順・敬称略） 下線：委員長	・老川 慶喜（立教大学 名誉教授）近代史 ・小野田 滋（鉄道総研 アドバイザー）鉄道史 ・古関 潤一（東京大学 教授）土質力学 ・ <u>谷川 章雄</u> （早稲田大学 教授）考古学
オブザーバー	・文化庁 ・東京都建設局（事業者） ・東京都交通局（事業者） ・東京都教育庁 ・港区街づくり支援部 ・港区教育委員会 ・鉄道博物館 ・UR都市機構（事業者） ・東日本旅客鉄道（事業者） ・京浜急行電鉄（事業者）

<主な経緯と開催状況等>

- 第1回開催：2020/9/18
）
- 第3回開催：2021/1/25 調査方針
）
- 第7回開催：2021/4/19 1～4街区
） 保存方針取りまとめ
- 第8回開催：2021/7/16 調査方針更新
） （信号機跡部等）
- 第11回開催：2021/11/10 調査方針改訂
） （北横仕切堤）
- 第21回開催：2022/8/3 報告書作成の方針
）
- 第23回開催：2022/11/9

・開催頻度：月1回程度

<今後の方向性～対象エリアの拡大>

- ・2021年5月～2022年8月、1～4街区の記録保存調査終了。
- ・品川開発プロジェクトの1～4街区に加え、5，6街区及び品川駅周辺における「旧品川停車場」を含む関連遺構の取扱いについて、今後2～3年程度継続して議論する見込み。
- ・1～4街区の調査報告書については作成中。

第8回 高輪築堤調査・保存等検討委員会（2021年7月16日）資料
「高輪築堤跡の調査の方針について（抜粋）」

＜高輪築堤の文化財的価値＞

- 高輪築堤跡は国史跡「旧新橋停車場」と一連のものであり、近代化土木遺産を代表する極めて重要な遺跡である。
- 高輪築堤跡は、わが国の近代史、鉄道史、土木史、産業史上重要な位置を占めており、東京や高輪地区の地域史を考える上でも貴重な遺跡である。
- 今回確認された高輪築堤跡は、遺構の連続性をとらえることが可能であり、遺存度も極めて良好である。
また、明治5年(1872)の鉄道創業時から、複線化、3線化、そして現代に至るまでの日本の鉄道の歴史的変遷をたどることができる遺跡である。
- 第7橋梁橋台部は、遺存度も極めて良好であり、今後同種のものが発見される可能性は低く、希少性の高いものである。
- 高輪築堤跡は、機械化施工が未発達な時期に築かれた盛土構造物であり、かつ設計図や文献等が乏しい当時の設計の考え方(下部構造を含む)や施工方法等が確認できる重要な鉄道構造物である。
- 第7橋梁橋台部は、我が国における土木構造物の設計方針が変化する過程を示す構造物である。
列車荷重等を支える基礎構造や内部構造は、近代土木技術の発達を知るうえで重要度の高いものである。

高輪築堤の保存方針（2021年4月21日公表：1～4 街区）

国家戦略特別区域計画（2016、2019年 内閣総理大臣認定）

国際ビジネス交流拠点の形成に資する都市再生の推進
～品川駅北周辺地区の都市再生プロジェクト～

- 国際競争力強化に資する特色ある都市機能を導入し、一体的なマネジメントによりまち全体で賑わい・交流を育む
- 国際交流の街の顔となる「品川新駅と街を一体的につなぐ歩行者広場」の整備
- 国際的な文化・ビジネス交流機能、外国人の多様なニーズにも対応する滞在・居住機能を備えた国際ビジネス交流拠点の整備



高輪築堤の保存方針

都市再生特別地区※



公園部



第7橋梁部



凡例 史跡指定地 A土中保存区域 B土中保存区域（一部記録保存） C土中保存区域（未検出） D記録保存区域 E未検出区域 F移築保存先区域

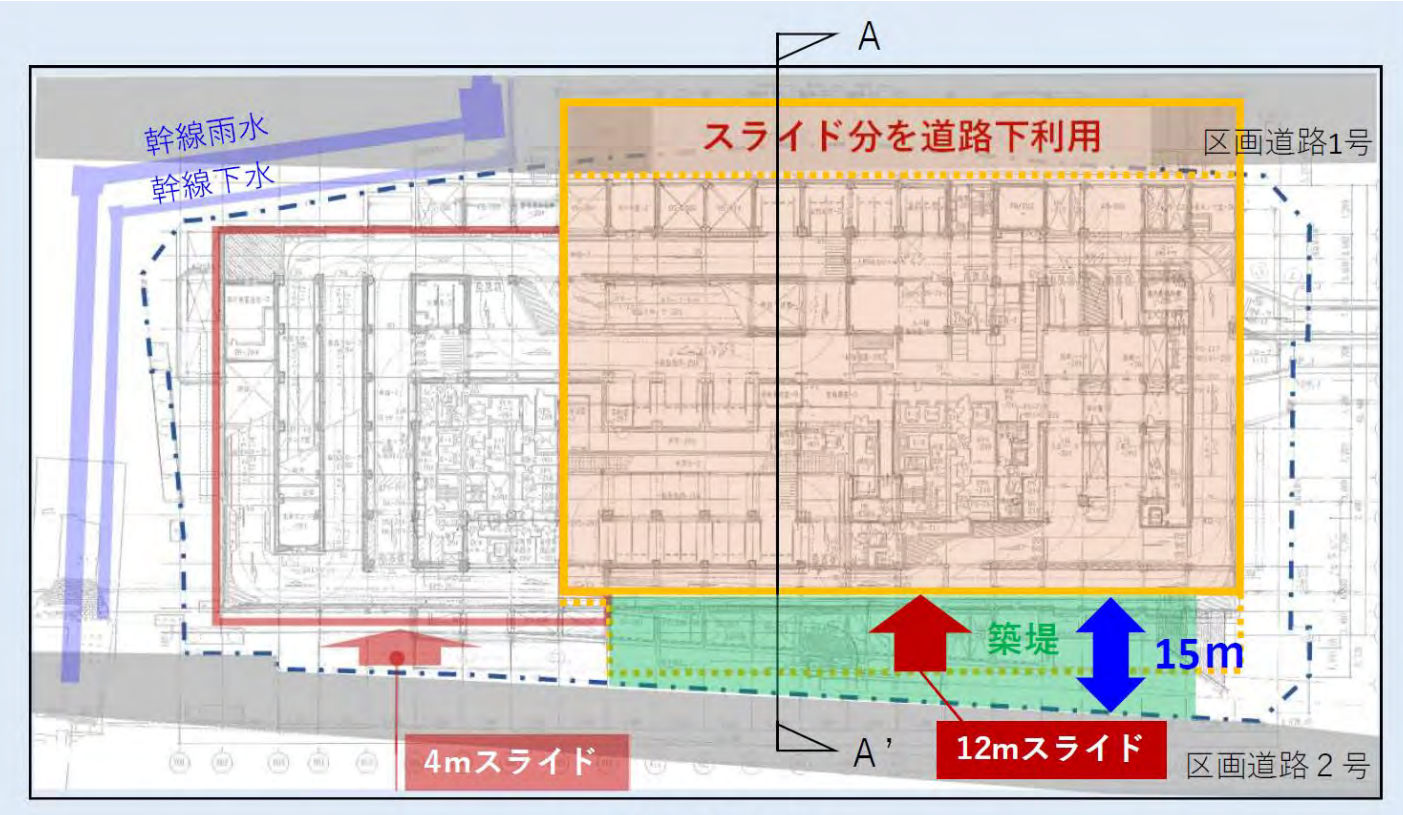
※特定都市再生緊急整備地域（品川駅・田町駅周辺地域）
2012年内閣府政令による指定

高輪築堤の保存方針
（1～4 街区）

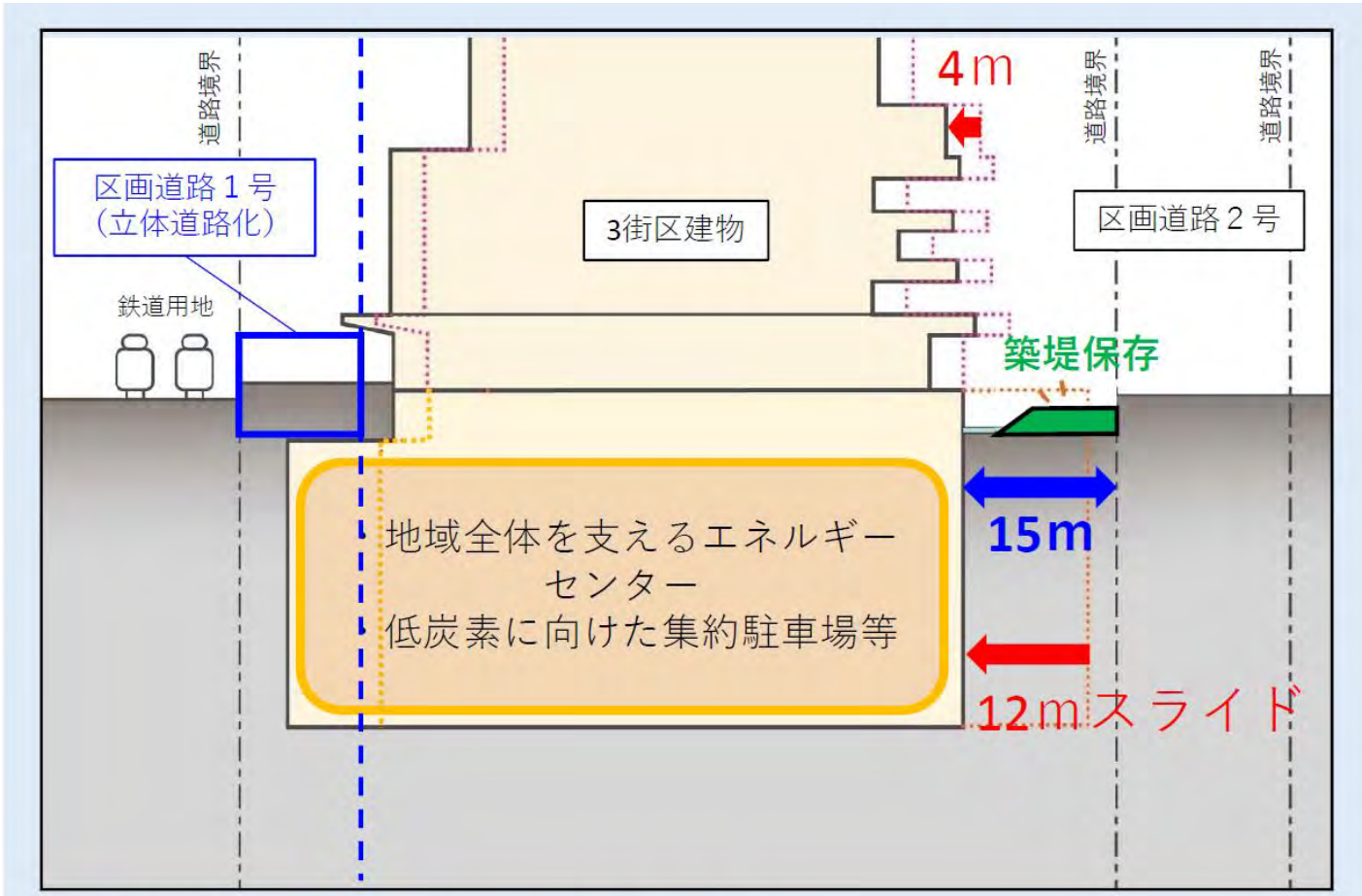
高輪築堤の保存方針 （1～4 街区）	現地保存（公開）	第7橋梁部 （3街区）	橋梁部を含む約80 mについて現地保存を行い、建設当時の風景をそのまま感じられるように公開します。
		公園部 （2街区）	公園隣接部の約40mについて、文化の発信拠点である文化創造施設と一体的に公開することで、築堤を身近に感じられるようにします。
	現地保存（土中埋戻し）	道路下部他	建物に支障のない道路下等は土中に埋戻して保存します。
	移築保存	信号機跡部 （4街区）	信号機土台部を含む約30 mを移築保存します。移築先は高輪ゲートウェイ駅前の国道15号沿いの広場を基本に検討および関係者と調整を進めます。
	記録保存	その他全ての部分	考古学・鉄道史・土木史などの諸分野の知見に基づいた調査を進めます。また、築堤から取り外した石や杭を計測・記録するほか、築堤内部の土層の状況も調査・記録します。

第7 橋梁部を現地保存するため、3 街区の建物をスライド

3 街区地下平面図



A－A'断面



150年前に構築された高輪築堤をまちづくりのなかで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。



公園部の築堤



第7橋梁部

築堤継承の考え方

- 1、この場所の歴史・風土とともに築堤の価値を継承するため、**調査・保存（現位置、移築、記録）**を行います。
- 2、築堤の歴史・文化的価値を伝えるため多くの人に身近に感じていただけるような**公開・展示**を行います。
また、**最新技術を活用**し、当時の築堤の景観を体験できる展示や、まちづくりの中で連続的に築堤位置を感じられる工夫を行います。
- 3、港区教育委員会や鉄道博物館と連携して、考古学・鉄道史・土木史などの諸分野の知見に基づいた**調査・研究**を行い、当時の鉄道技術、土木技術を学術的な視点からまとめます。
- 4、大木戸門や泉岳寺等の周辺とも連携し、歴史的資産を地域に開き、歴史を**学べるプログラム**を実施します。

(参考)公開活用に関する全体の考え方について

(1) 高輪築堤の保存の基本的な考え方

高輪築堤の継承

日本初の鉄道開業（明治5年）



日本の近代化／産業革命の象徴
はじまり・つながり・挑戦の地

記憶



150年前

品川まちづくりの中で出土



まちのアイデンティティ
歴史の継承・シビックプライド

継承



100年先

まちづくりの中で高輪築堤の保存・公開等を行うことで、150年前に構築された高輪築堤の価値を次世代に継承し、地域の歴史価値向上、地域社会への貢献を目指します。

高輪築堤の歴史

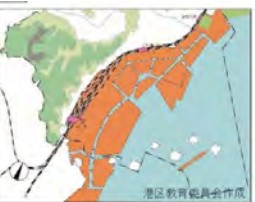
高輪築堤は、1872年（明治5年）に我が国初の鉄道が開業した際に、海上に線路を敷設するために築かれた鉄道構造物である。本地区の周辺では、かつて海岸線があり、江戸時代には東海道が形成され宿場町で栄えていた地域である。明治時代に入ると海上に堤が築かれて、1872年（明治5年）5月に日本で初めての鉄道が品川～横浜間に仮開業し、同年10月には新橋～横浜間の全線が開通した。その後、海面の埋め立てが進み、1945年（昭和20年）にはほぼ現況に近い状況となり、車両基地として主要都市を結ぶ鉄道輸送を支えた。



江戸時代の海岸線



明治5年（1872年）鉄道開業時



昭和戦前期

港区教育委員会作成

まちづくりの方針

「100年先を見据えた心豊かな暮らしづくりのための実験の場」として、「イノベーション」、「環境」、「日本の豊かさ」をテーマに世界中から先進的な企業と人材が集い、多様な交流から新たなビジネス・文化が生まれるまちづくりを行います。



継承 × 革新

timeless innovation

※「品川駅えきまちガイドライン」2021年3月東京都策定より

江戸への玄関口としての役割を担った歴史的背景および150年前に日本初の鉄道が走ったイノベーションの地であること、羽田空港、リニア中央新幹線と結節する国際交流拠点であることも踏まえ、

「現地保存・公開による高輪築堤の価値継承」と「100年先の心豊かなくらしのための実験場となるまちづくり」との両立を図ります。

～このまちで出会う経験とストーリー～

歴史を知り興味を持つ

関西から文化創造棟での展覧会を見に来た親子。リニア新幹線であっという間に品川駅に到着。プロムナード上をパーソナルモビリティで文化創造棟に向かう道すがら、「第7橋梁」に出会う。教科書で見た風景が見の前に広がり驚く。先端的の表現手法を用いた展覧会を見終わった後に、公園を散策していると地下に降りる階段を見つけ、降りて行くと水盤に浮かぶ築堤の迫力にまた驚く。150年も前に、どうやってこの石を積んだのか興味津々。

日本の歴史・文化に触れる

最先端のテクノロジーにチャレンジするエンジニア。このまちには国際会議に出席するために訪れた。羽田空港からあっという間にMICE会場に到着。世界中の優秀なエンジニアとの交流に刺激をうけ会話も弾む。レセプション会場から見える「第7橋梁」を見ると、日本の鉄道技術・文化はエンジニアとしても興味深く、築堤を背景に撮った写真をSNSで世界に発信。翌朝、ランニングをしていると、まちのなかにかつて存在した築堤の長さを感じられた。

シビックプライドを醸成する

昔からこの地域に住む夫婦。歴史にもこれからの未来にも様々なことに興味を持つこの夫婦は、この地から出てきた高輪築堤のファン。地域の誇りでもある築堤をたくさんの人に知ってもらいたくて、地域の小学生が見学に来た際は、ボランティアガイドも務める。このまちの至る所で行われる未来に向けた実証実験と、大木戸・泉岳寺などの周辺地域の歴史遺産を巡る新しいかたちの街歩きツアーを企画したいと思っている。





4街区