

第8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：2023年10月23日（月）14:30～16:00

場所：JR 東日本現地会議室

次 第

【全体会】

- (1) 開会
- (2) 第7回（8月22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) 品川エリアの今後のまちづくりと文化財のあり方について
・ 主なご意見と今後の取組み 【資料3】
- (5) その他
- (6) 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。

※【参考資料1】は非公開資料です。

「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7回）

開催記録

資料1

I 開催概要

日時： 2023（令和5）年8月22日（火曜日）14時30分～16時00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） ・木曾 功 氏（元ユネスコ日本政府代表部特命全権大使） ・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）	座長 副座長
有識者 オブザーバー	・老川 慶喜 氏（立教大学名誉教授） ・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） 【欠席】古関 潤一 氏（ライト工業株式会社 R&D センターテクニカルオフィサー） ・谷川 章雄 氏（早稲田大学 人間科学学術院 教授） ※オンライン出席	
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 ・港区街づくり支援部 ・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	
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 ・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 ・東日本旅客鉄道株式会社 建設工事事部 ・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	
関係者	・内田 まほろ氏（一般財団法人 JR 東日本文化創造財団 TAKANAWA GATEWAY CITY 文化創造棟準備室長）	
事務局	・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	
サポート	・パン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6回（6/20）有識者検討会議議事録案]

資料2-1 [国際文化都市の観点からみた高輪築堤の可能性]

資料2-2 [有識者検討会議での主なご意見]

資料 2-3 [鉄道の世界遺産 4 事例]

資料 3 [羽田空港アクセス線（仮称）整備事業の概要]

II 議事要旨

1 開会

- 第7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）
- 有識者オブザーバーの古関氏が欠席、谷川氏がオンライン参加となる。（事務局 JR）
- 資料説明の関係で JR 東日本文化創造財団の内田まほろ氏が出席する。（事務局 JR）

2 第6回（6/20）有識者検討会議 議事録確認

- イギリスの協力を得て構築した旨の記載を追加してもらいたい。（座長）
- 他に修正意見がなければ、修正をもって前回議事録は確定とする。（座長）

3 品川エリアの今後のまちづくりと文化財のあり方について

(1) 国際文化都市の観点からみた高輪築堤の可能性

- 資料 2-1 について内田氏から説明頂く。（事務局 JR）
- 大宮の鉄道博物館はよくできているが、展示内容は鉄道全体のものである。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、新橋や横浜のことと共に全体像を説明してもらう方が、一般の方々の理解を得られるのではないか。（座長）
- 佐賀県の博物館とはどういう関係か。（副座長）
 - ← 大隈重信と築堤の歴史的な関わりで、大隈重信の出身地である佐賀県の博物館に築堤を復元したものが作られている。（内田氏）
- 新橋駅前と佐賀県立博物館の築堤はあくまでもモニュメントであり、これらと比較される展示では困る。現地保存した高輪築堤こそ本物であり、その希少価値をわかってもらえることが重要である。（老川氏）
 - ← その通りだと思っている。（内田氏）
 - ← 史跡関係者は移築を嫌がる傾向にあり、移すと価値がなくなり偽物だという評価をされる。なぜ史跡については、動かすと価値がなくなると考えるのか。例えば大宮鉄道博物館にある機関車などの重要文化財は、どこに置いても価値は変わらない。そこに残せない場合、移築は重要なポイントになる。例えば日本の茶室など重要文化財は多くが移築されている。（副座長）
 - 史跡なので移さず保存できれば一番よい。様々な状況があり、次善の保存手段として移築も考えられるが、新橋駅前や佐賀県立博物館の築堤は、文化財として移築したものではなく、単に石を積んでモニュメントとして構築されただけになっている。本格的な文化財としての移築とは異なる。それらに対して、この場所ではきちんと本家であることを理解してもらいたいという考えである。（老川氏）

← 移築には価値があると思うし、正確な復元でなければ価値を損なうことも理解できる。文化財として扱って復元してもらいたいと思っている。（副座長）

- 文化財がモノだけでなく人も大事というようになり久しく、価値を維持しつつ、どのように人に楽しんでもらい繰り返し来てもらうかが、世界中の文化財関係者の課題であり苦勞しており、これを実現出来ている事例がなかなかない。文化財保存の専門家が様々なトライを繰り返し、取り組んでいることなので、是非実現してもらいたい。（稲葉氏）
- 高輪築堤の発見前から品川の開発で議論していたテーマは、どうやって日本に文化的公共空間を作るかということだった。日本にそのような場所が少ないため、品川の開発では低層部に文化的な設えを全面的に施すこととなった。当初は品川の歴史的な価値を示すものが品川駅西口にある貴賓館のみであったが、これに高輪築堤が加わった。高輪築堤を活かして品川全体の価値を高められるかが、品川に関わってきた人間の思いである。モノだけを保存するだけでは限られた人にしかアピールできない。ハードを残すのは可能な限り行うが、この地区に組み込むソフトとして、失われた鉄道遺産の記憶など、価値を表現できる空間を作ることができるチャンスが訪れたという認識である。保存したうえでどのように活用するかが、品川の開発にとって非常に重要なものであり、その方向で議論を進めてもらいたい。（中井氏）

← 築堤の石垣だけではなく、新橋～横浜間が日本の鉄道の出発点だという事実があったうえで歴史的な価値が出てくる、という考えである。（座長）

← 巨大面開発であるものの、ここが東京の中心というわけではないので、きちんとしたストーリーを作らないと難しい。築堤に絡めたストーリーをしっかりと構築することが重要である。（西村氏）

← 資料 2-1 ではロンドンやパリやニューヨークと東京を比較しているが、この比較だと渋谷や神楽坂など、「ごちゃごちゃしたところでエネルギーがあり頑張っている都市が東京である」という話になる。その議論と品川は違うのではないかと思います。（西村氏）

← 街区ごとに立派な建物を建てるのはよいが、街区をつなぐ通りなどに、近代化の出発点として線的な施設があったということをデザインで可視化して伝えたり、地下にある築堤があたかも地表に表出しているようなデザインなどが工夫できたりするのではと思う。街区を貫いたストーリーのもとに日本の近代化があると伝えることが重要で、それぞれの街区のデザインをつないで共有化する動きが、文化的なアピールにも繋がってくると思う。（西村氏）

← 文化創造棟は築堤が発見される前に計画されたものであるが、築堤の発見によって付加価値が高まった幸運な施設である。その幸運を最大限利用して地区全体の価値を高めて賑わいをもたらしていくことが重要。そのためには、街区がばらばらで全体が見えない状況にならないよう、地区全体のイメージ作りをどうするか考えることが大事（本保氏）

← 大丸有地区のように、地区一体としてエリアマネジメントを行い、価値を上げる仕組みづくりをも考えられると良い。（本保氏）

← MICE の取り組みをしているが、東京駅であれば大丸有全体で進めている。エリア全体の様々な施設の集積を活かして地域で考えることが重要であり、今日の資料を基に議論を展開していけばよい。（本保氏）

- 1～6街区の共通するデザインコードは、「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン」として学識・地権者 JR が一緒に策定している。現時点で欠けているのは大品川を統合するようなデザインコードであり、築堤の発掘をきっかけにぜひ作れたら良いと考えている。（中井氏）

← 駅街区なども含めた品川全体の考えを進めることは重要だと思うが、そのような動きは例えば行政などで進められているのか。（本保氏）

→ 品川は、北周辺地区、西口地区、東口地区、駅街区の4地区が動いており、それぞれガイドラインを作って進めているが、この4地区を一つに束ねようという話はない。ただし共通項として「品川駅えきまちガイドライン」というものはある。例えば東口地区は築堤がほとんど関係ないが、それ以外の地区で、高輪築堤など歴史的なものも含めて、大品川としての開発コンセプト、またはそのキーになる計画を作りたいというのが個人的な思いである。（中井氏）

- 2街区の文化創造棟が低層なのは、主要な風の通り道だからである。（中井氏）

← ランドマーク的な施設が低層なのはよかったと思う。（小野田氏）

- 現時点で取り組みが足りないところはあるかと思う。北周辺地区は当初分割して売ることも検討した時期があったが、品川車両基地として利用してきた土地を還元したい思いで JR 東日本グループでの検討を進めてきた。周辺で京急や西武、NTT などの開発も動いており、全体で、東京の他のエリアにはない今後 100 年のまちづくり、150 年前に近代化のイノベーションである当時の志を伝えていけるような街づくりをしていきたい。一方で事業性の問題もあるので今後もしっかりと議論させてもらいたい。（JR）

- 『継承×革新』というコンセプトで、2021 年に「品川駅えきまちガイドライン」がまとめられた。元々海だったこと、東海道が通っていたこと、崖線には邸宅が点在し、品川宿があったというような歴史に革新をかけ合わせていくということである。今後更に様々な議論があり、よい街になっていければよいと思っている。（京急）

（2）文化財の価値や継承のあり方

- 資料 2-3 について、18 世紀初頭から世界中で鉄道網が構築されるのだが、なぜ 4 か所しか世界遺産がないのかという疑問がある。どの国も最初に作られた鉄道があり、どういう扱いなのか興味がある。（副座長）

- 世界遺産では「世界的に認められる卓越した価値があるかどうか」ということで OUV（Outstanding Universal Value）という言葉が使われるが、その意味でもなぜ山岳鉄道ばかりで、全体でも 4 か所しかないのか。鉄道遺産が文化財として世界的に価値が確立していないという認識であり、この部分の議論を深める必要があると思う。（副座長）

← 新橋～横浜間が典型だが、鉄道は古いまま維持することができず必ず更新されるものであることが影響しているのではないか。当時のまま完全に残っている状況が限りなく少ない。（座長）

← OUV はシリアルノミネーションでは遺産全体で持っていればよく、構成要素の一つひとつが持っている必要はない。この点は、すぐに答えが出る議論ではないと考える。（座長）

← 強いて言うならアメリカの大陸横断鉄道はどうなのかを知りたい。（座長）

→ アメリカにはナショナルヘリテージという連邦議会による保護活用の制度があり、建国を担った産業など、広域にわたる遺産について地方公共団体をまたがって認証している。（稲葉氏）

- 日本の事例は三池炭鉱の構成要素だが、どのような観点で世界遺産として認められたのかという点にも興味がある。（副座長）

← 三池炭鉱の調査に携わったが、炭坑や港は立派な遺産として残っているが鉄道に関しては立派といえるものがないのが実際である。ただし鉄道がないと炭坑から港まで運ぶシステムが機能しなかったということで、ひとつのストーリーをつなぐものとして評価されて世界遺産に至ったというのが当時の実情である。（小野田氏）

- 20 世紀の新しい世界遺産候補に新幹線が挙げられるという議論もある。実際に指定されることはないと思うが。（座長）

← ゼメリング鉄道が世界遺産になった際、今後世界中で鉄道遺産が候補に挙がるという議論が ICOMOS で行われていた。当時8つの候補があり、その1つに新幹線があった。高速鉄道を専用軌道で新規に作り、国の繁栄に寄与したビジネスモデルとして、世界中に広まったという価値である。高速鉄道システムはヨーロッパで発想がなかったものである。（西村氏）

→ 鉄道を世界遺産になると、新幹線については車両ではなく鉄道自体に価値があるものと考えべきである。（座長）

- 資料 2-2 はこれまでの議論がよくまとまっているので、本日の議論も踏まえて改訂版を作ってもらいたい。（座長）

4 情報共有

(1) 羽田空港アクセス線（仮称）整備事業の概要

- 羽田空港アクセス線と TAKANAWA GATEWAY CITY との関係を知りたい。（座長）

← 位置関係としては、TAKANAWA GATEWAY CITY は品川駅に近い部分、羽田空港アクセス線は田町駅に近い部分になる。（JR）

- 試掘結果を踏まえて全貌が明らかになるのはいつごろか。（副座長）

← 本件は、まず高輪築堤調査・保存等検討委員会で検討して調査を進めていく。但し鉄道用地内の話であり、品川駅街区と同様に工事を進めながら調査を進めることとなる。（JR）

- TAKANAWA GATEWAY CITY と上手く結びつける必要がある。しっかりと関係作って進めてもらいたい。（座長）

5 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）

- 次回の議題を説明してもらいたい。（座長）

← 本日の意見を取りまとめ、議題について検討して改めて報告したい。（事務局 JR）

- 駅街区の都市計画手続について今月末に国家戦略特区として公表される予定であり、その際にプレスリリースを行う。内容には文化財について対応する旨を入れる予定であり、事前に委員の皆様にメール等で送らせてもらう。引き続き協力をお願いする。（京急）

6 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] 開会に先立ち、本日会場に2街区の文化創造棟の模型を用意しているので、ご覧いただきたい。
- [事務局 JR] ただいまより、第7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。本日は有識者オブザーバーの古関氏が都合により欠席、谷川氏がオンラインでの参加となる。また、資料の説明の関係で一般財団法人 JR 東日本文化創造財団の内田まほろ氏が出席する。
- [事務局 JR] 配布資料の確認を行う。欠損があればその申し出いただきたい。
- [座長] 議事録の部分にイギリスの技術的な協力を得て作ったという部分を記載してもらいたい。
- [事務局 JR] 本日の次第を説明する。
- [事務局 JR] ここからは松浦座長に進行をお願いする。

2 第6回（6/20）有識者検討会議 議事録確認

- [座長] 各委員で修正の指摘をしていると思うが、本日特に意見がなければ、これで確定とする。
- [座長] 他になれば、次の議題に移る。

3 品川エリアの今後のまちづくりと文化財のあり方について

- [事務局 JR] 資料2-1について、内田氏よりご説明を頂く。
- [内田氏] 国際文化都市の観点からみた高輪地区の可能性を資料2-1として説明する。
- [座長] 単に高輪築堤だけを強調しても、一般の方々に理解は得られない。大宮の鉄道博物館は非常によくできているが、展示内容は鉄道全体に及び、非常にボリュームがある。ここでは、日本の近代化の出発点であることをしっかりと記載して、新橋や横浜のことと一緒に、全体をしっかりと説明してもらおうほうが、一般の方々の理解も得られると思っている。
- [副座長] 佐賀県の話はどういう内容か。
- [内田氏] 大隈重信の出身地というつながりで、1年以上前になるが、佐賀県の博物館に築堤を復元したものができている。高輪築堤石やレールを寄贈している。大隈重信の歴史的な関わりと築堤というテーマでの展示である。
- [老川氏] 新橋駅前と佐賀県博物館にある築堤は、あくまでもモニュメントである。これらと比較されるような展示では困る。現地保存した高輪築堤

こそ明治5年にできた本物の築堤だということ、その希少価値を分か
ってもらうことが重要である。

[内田氏]

その通りだと思っている。

[稲葉氏]

文化財がモノだけではなく、人も大事だというようになって久しい。
価値を維持しつつ、どのように人に楽しんでもらうか、繰り返し来て
もらうかというのが文化財関係者の課題である。これは日本だけでは
なく世界中でその課題に取り組んでおり、苦勞しているところである。
説明はまさにその通りなのだが、これを実態として実現できている例
が中々ない。文化財保存の専門家も繰り返しトライしてきていること
なので、ぜひ実現してもらいたい。

[副座長]

史跡関係者は移築を嫌がる傾向にある。移築すると価値がなくなり偽
物だという評価をされる。私は、文化財という観点で言うと、動産の
観点などもある。例えば大宮にある機関車などがそれにあたる。これ
は史跡ではなく重要文化財のため、どこに置いても価値は変わらない。
なぜ史跡については、動かすと価値がなくなると考えるのか。史跡の
性質によるものだと思うが、ただ、現実問題そこに残せない場合、移
築は重要なポイントになると考えている。価値がないから捨ててよい
というものではない。日本の文化、茶室など重要文化財的なものは多
くが移築されて残されている。それはどのように考えるべきか。

[老川氏]

史跡なので、基本的には移さないで保存できれば一番よい。但し様々
な状況もあり、次善の策として移築も考えられる。しかし、新橋駅前
や佐賀県立博物館は、石が保存されること自体は素晴らしいことだ
と思うが、文化財として移築したものではなく、単に石を積んでモニユ
メントとして構築されただけになっている。佐賀県の場合は、大隈重
信が関わったということを継承するために構築されたものであり、本
格的に本腰を入れて文化財として移築したというものとは異なる。新
橋駅前も、石垣の上に大きな蒸気機関車が走っており違和感がある。
それに対して、きちんとここが本家だということを理解してもらいた
いという考えである。

[副座長]

移築には価値があると思う。移築する際に復元が正確でなければ価値
を損なうというのも理解できる。文化財として扱って復元してもらい
たいと思っている。

[中井氏]

そもそも品川の開発で、文化財が出てくる前から考えていたことは、
どうしたら日本に文化的公共空間を作れるか、ということである。文
化財が出てくる前に、日本には文化的公共空間といえる場所が少ない
ので、それを作るために「パブリックレルム」という考えを採用しな
がら、少なくともオープンスペースと建物の低層部には文化的な空間
の設えを全面的に施し、そのひとつとして先程説明があった文化創造
棟を作る、ということであった。その時に、品川は歴史的な価値を示
すものがあまりないという状況だった。唯一は、西口にある貴賓館と
いう建築物のみであった。これに新たに高輪築堤が出てきた。これら
の建築と土木の遺産をどのように活かして品川全体の価値を高められ
るかが、品川の開発に関わってきた人間の思いである。モノだけを保

存なり移築なりしても、鉄道の専門家など限られた人たちだけにしかアピールできないのではないかと思います。ハードとして残すのは可能な限り行うが、ソフトをこの地区にどこまで組み込んでいけるか。ソフトとして、失われた鉄道遺産の記憶など、そういったものも含めて価値を表現できる空間を作っていけるチャンスが訪れたという認識である。保存することだけではなく、保存の上でどう活用していくかが品川の開発にとって非常に重要なものと考えている。そういう方向での議論を進めてもらえればと思う。

〔座長〕 築堤の石垣だけではなく、新橋～横浜間が日本の鉄道の出発点だという事実があった上で歴史的な価値が出てくる、という考えである。

〔西村氏〕 巨大面開発であるので、きちんとしたストーリーを作らないと、ここが東京の中心というわけではないので、難しいと思う。築堤に絡めたストーリーをしっかりと構築していくことが重要だと考える。ロンドンやパリやニューヨークと比較しているが、それと東京を比較すると渋谷のスクランブル交差点や神楽坂など、「ごちゃごちゃしたところでエネルギーがあり頑張っている都市が東京」であるという話になり、それは他の国にはない東京の魅力だといえると思う。欧米でパブリックスペースで頑張っているのとは全く違うアジア型のものがあり得るんだ、という議論もたてられる。そういう時に、品川がどのように位置づけられるのかを考えると、それらの議論とは違うのではないかと思います。街区ごとに立派な建物を建て、街区としては成立しているが、全体として見ると街区でたくさんの人が溜まっているだけではないか。何か街区を越えて通りに何か意味が見えるとか、そのようなことが大きな課題ではないだろうか。近代化の出発点として線的な施設があったということを、いかに上手く伝えて、デザインで可視化していくか。地下にあるものがあたかも地上に表出しているようなデザインを工夫できるのではないか。街区を貫いて、そのストーリーのもとに日本の近代化がある、ということを伝えることが重要である。それぞれの街区のデザインをつないで共有化するような動きがあまり見えてこない。神楽坂や渋谷とは違う、ここであることの意味が見えてくると、文化的なアピールというものになってくると思う。それが何なのか、それをいま手戻りなくできるのか分からないが、考える必要があると思う。

〔本保氏〕 事実関係として、文化創造棟は築堤が出てくる前に計画されたものである。これに築堤という歴史的遺産が発見され、付加価値が高まった幸運な施設であると考え。その幸運を最大限活用して、品川地区全体の価値を高めて賑わいをもたらしていくことが一番大事だと思う。そうしないと折角素晴らしい遺産が出てきても、誰も見てない、関心がないということになってしまう。そのためには、西村氏も仰る通りに、それぞれの街区がばらばらで全体が見えてきていないと人はなかなか集まらないので、地区全体でのイメージ作りをどうするかが一番大事である。紹介された東京駅は素晴らしい事例で、立派な建物があり、空間があり、あわせて大丸有一体となって地区形成し、エリアマネジメントも行っている。そのことによって価値を上げる仕組みもで

きている。成り立ちも姿も違うが、大鉄道駅が品川と東京と並んで存在することに間違いはない。そこで品川地区の「絵作り」をどのようにするか、エリアマネジメントとしての仕組み作りも考えなければならない。私はエリアで国際会議を呼び込む取り組みをしているが、様々な施設の集積を活かして地域全体でMICEを進めている。東京駅であれば大丸有DMOで取り組みを進めている。今日の資料は頭の整理としてはよくできているので、これをもとに議論を展開させていければよい。

[中井氏] 2街区が中層から低層に近いものになっているのは、主要な風の道が通っている関係で高い建物が非常に建てにくいという理由がある。また、1～6街区の共通するデザインのコードは、既に「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン」として学識・地権者 JR が一緒に策定している。現状欠けているのは、さらにそれを越えて「大品川」を統合するようなデザインコードである。築堤が発掘されたことをきっかけにしつつ、ぜひ作りたい、これが JR をはじめ品川に関わる全事業者の思いではないかと考えている。

[小野田氏] ランドマーク的な施設が低層なのは良かったと思う。史跡も2街区、3街区、4街区の移築部について、ストーリーとして連続性のあるものを作っていくことが今後の課題である。

[本保氏] 品川は鉄道史のなかに乗っかる形で発展し、大きな歴史的意味をもって現在に至る。幅広い観点から、品川地区全体を見据えてデザインを進めていくことが重要だと思う。実際はこのような動き、例えば行政の取り組みはあるのか。

[中井氏] 品川は大きく分けて、4つの地区が動いている。北周辺地区、西口地区、東口地区、駅街区、それぞれガイドラインを作って進めている。しかし、この4つを一つに束ねようという話にはなっていない。ただし共通項として「品川駅えきまちガイドライン」というものはある。その議論の中で、例えば築堤は東地区にはほとんど関係がない。北周辺地区に築堤の重要なものがあり、駅街区にもあり、西口地区には築堤そのものではないが歴史的なものがあり、それらを手掛かりに大品川としての開発コンセプト、またはそのキーになるものを作りたいというのが、個人的な思いである。

[JR] 取り組みが足りないところはあろうと思う。今回の開発地について、当初は分割して売ることも検討した時期もあった。その時は築堤が発見されていなかったが、品川エリアには車両基地があり、近代化と共に鉄道も発展した、お世話になった土地であるため、還元しなければという考えで JR 東日本グループでの検討を進めてきた。そのなかで築堤が発見され、かつ周辺では、京急や西武、NTT などの開発も動いていた。これら全体で、東京の他のエリアにはない、今後の100年のまちづくり、150年前に近代化のイノベーションである当時の志を伝えていけるような街づくりをしていきたいという思いがある。一方で事業性のこともあるので、皆さまにご支援を頂きながら、今後もしっかりと議論をさせてもらいたい。

- [京急] 2021年に国交省・東京都・港区などの関係者によって、品川駅を中心とした複数事業を対象とした「品川駅えきまちガイドライン」を取りまとめ、『継承×革新』というコンセプトを作り上げている。築堤は、海に鉄道を持ってきたということで、元々海だったこと、東海道が通っていたこと、崖線には緑、武家屋敷、邸宅が点在していたこと、品川宿があったこと、という歴史に革新をかけていくということである。今後、更に様々な議論があり、よい街になっていければよいと思っている。
- [座長] 一旦この議題については終了したい。次の議題に移る。
- [事務局 JR] 資料 2-2、2-3 について説明する。
- [副座長] 問題提起しなかったことはいくつかあるのだが、率直な疑問で 18 世紀の初頭から世界中で鉄道網が構築されるわけだが、なぜ 4 つしか世界遺産がないのか、ということである。どの国も最初に作られた鉄道があるはずである。こういう部分がどうなっているのか興味がある。世界遺産の世界で OUV (Outstanding Universal Value) という言葉があるが、世界遺産として認められるために、「卓越した世界的に認められる価値があるかどうか」ということである。そういう意味でもなぜ 4 つしかないのか、しかも山岳鉄道がほとんどである。日本の事例は三池炭鉱の構成要素なのだが、文化財としての価値がどういう観点で世界遺産として認められたのか、などにも興味がある。いずれも鉄道遺産が文化財として世界的に価値が確立していないという認識をしている。かつ、日本において文化財としての鉄道について、どのように位置づけて保存していくか、議論を深めていく必要があると思う。
- [座長] 新橋―横浜間が典型だが、イギリスにせよフランスにせよ、鉄道は古いまま維持することができない。必ず更新されてしまうものであることが影響しているのではないと思われる。当時のまま完全に残っているという状況が限りなく少ない。また、OUV (Outstanding Universal Value) はシリアルノミネーションでは遺産全体として持っていればよいので、構成要素の一つひとつが持っている必要はないと考える。一つひとつが持っていなければならないということであったなら、三池炭鉱は世界遺産に至らなかったように思う。日本の近代化の柱である、石炭産業の出発点をなすため、世界遺産に至った。この点をあまり煮詰めても、横浜・新橋間で起こっていることは世界中で起こっているということになり、すぐに答えが出るものではないのではないかと考える。強いていうと、アメリカの大陸横断鉄道はどのくらい価値があるか、などは知りたいと思う。資料 2-2 はよくまとまっているので、本日の議論も踏まえてこの改訂版を作っていってほしい。
- [稲葉氏] アメリカにはナショナルヘリテージという連邦議会による保護活用の制度があり、建国を担った産業など、広域にわたる遺産を地方公共団体をまたがって認証している。
- [小野田氏] 三池炭鉱の調査に携わった。炭坑や港は立派な遺産として残っているが、鉄道に関してはそう立派といえるものではないのが実際である。但し、鉄道がないと炭坑から港まで運ぶシステムが機能しなかったと

いう大きな証拠である。また、鉄道の上に立っている鉄塔がシンボルになっている。一つのストーリーをつなぐものとして評価され世界遺産に至ったというのが当時の実情である。

[座長] 20 世紀の新しい世界遺産候補に新幹線が挙げられる、という議論もある。更新等手を入れるので実際に世界遺産になることはないと思うが。

[西村氏] ゼメリング鉄道が候補として挙げたときに、今後世界中で鉄道遺産が候補に挙がってくるだろう際に、どこまでを世界遺産として認めるべきかの議論が ICOMOS で行われていた。その時に 8 つの候補があり、その一つに新幹線があった。高速鉄道を専用軌道で全く新しく作り、国の繁栄に寄与したビジネスモデルとして提起され、世界中に広まったという価値である。高速鉄道システムは、ヨーロッパでは全く別に鉄道を引くという発想はなかったものだと思う。ある意味では途上国であった日本が高速鉄道システムの技術を向上させる事につながった事が議論されている。

[座長] 鉄道を世界遺産に、となると、新幹線は鉄道であるが、車両ではなく鉄道に価値があるものと考えるべきである。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

4 情報共有

[JR] 資料 3 について説明する。

[座長] TAKANAWA GATEWAY CITY との関係はどのようになっているのかを知りたい。

[JR] 位置関係を補足すると TAKANAWA GATEWAY CITY は品川駅に近い部分になる。羽田空港アクセス線は田町駅の近くの部分になる。新橋～横浜間の海上に鉄道を造ったエリアの一部ではある。

[副座長] 今後のスケジュールとして試掘結果を踏まえて全貌が明らかになるのはいつごろを予定しているか。

[JR] 本件は、まず高輪築堤調査・保存等検討委員会で検討を進める予定である。実際の調査については、委員会や港区教育委員会からご指導を受けながら進めるが、鉄道用地で余裕がない場所であるため、工事を進めながら調査を進めるという流れになると考えている。品川駅街区の部分と同様である。

[座長] TAKANAWA GATEWAY CITY と上手く結びつけないといけないと思う。しっかりと関係を作って進めてもらいたい。

5 その他

[座長] 本日は終了するが、次回何を議論するか概要を説明してもらいたい。

[事務局 JR] 本日の意見を取りまとめて報告したい。それ以外については、検討して報告したい。

[座長] 続く 12 月は何を議論するか。

- [事務局 JR] 10月の議論を受けて検討したいと考える。
- [座長] 開催スケジュールについて、10月の開催日程は決めたが、次回は緊急性がなければ1月以降に伸ばしても良いのではと思う。議論して有意義な方向性を出せるスケジュールで、開催を検討してもらいたい。
- [京急] 駅街区地区の都市計画手続きについて、今月末に国家戦略特区として公表される。その際にプレス発表をする予定である。その内容として文化財についても対応するという旨の文言を入れ込む予定であり、事前に委員の皆様には案文をメールなりで送らせてもらいたいと考えている。引き続きご協力をお願いしたい。

6 閉会

- [事務局 JR] 本日は終了とする。

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

(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	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・特命教授 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	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 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。

第6回・第7回会議にて、国際交流拠点・品川のまちづくりと、高輪築堤の「価値」と「継承」のあり方について頂戴した主なご意見を、下記の4つの観点で整理しました。
品川開発プロジェクトにおいて、今後の取組みを検討するにあたり理解を深めたい論点について、更なるご意見をお願いいたします。

観 点	まちづくり全体の意義 （「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）
第6回に頂戴したご意見	・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。 ・国家戦略特区として、これから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。 ・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。 ・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。	・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、土木構造物としての価値で選定されたものはない。高輪築堤も土木構造物としては特別な価値があるとまで言い切れない。 ・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。 ・「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。 ・高輪築堤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を十分に調査し、説明できると良い。 ・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。	・重要文化財には、文化財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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。	・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。 ・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。 ・高輪築堤を含め新橋～横浜間における歴史の全体像について展示をしてもらいたい。 ・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。
第7回に頂戴したご意見	・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。 ・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。 ・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	・可能な範囲で現地保存のうえ公開した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。 ・「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。 ・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があったうえで、築堤の歴史的価値が更に高まる。 ・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。	・基本的には現地保存できれば最善だが、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。但し、単に石を積んでモニュメントとして構築するのではなく、文化財としての移築保存を行い、本家であることを理解してもらいたい。 ・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がなっている。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。 ・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。 ・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。	・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、新橋や横浜のことと共に全体像を説明してもらう方が、一般の方々の理解を得られるのではないか。 ・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、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。
論点・まとめ	・日本の玄関口にふさわしい歴史の継承と、新たな文化・技術の革新創出 ・公共空間も含めたまち全体での文化的価値 ・エリアマネジメントを活かしたサステナブルな街づくり	・現地保存された本物としての希少価値 ・土木構造物としての価値 ・近代遺産としての価値 ・産業遺産としての価値 ・鉄道システムとしての価値 ・日本の近代化に寄与した価値 ・イギリスの技術を使用し、日本の技術も活用してつくられた価値 ・29Kmとしての価値 ・海上築堤2.7kmとしての価値 ・保存活用計画書 第3章「史跡の本質的価値」 ・150年前から現在までの変遷と、現在から未来を俯瞰する観点	・典型的なもの、特徴的なものの保存・展示 ・現地保存が最善であるが、次善の策として移築保存 ・継承していく価値の吟味 ・築堤の連続性を都市景観のなかでランドスケープに活かす取組み	・外国の方も含めて多くの方に永く親しみを持っていただける保存や展示
付属資料： 参考資料 1 ～ 5				

第3章 史跡の本質的価値

【参考資料2】

『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書」より抜粋

1. 本質的価値

(1) 本質的価値の考え方

①指定説明文に記載された本質的価値

指定説明文に明示された本質的価値に関わる記載内容を以下に整理する。

昭和40年(1965)	当初指定時	指定名称：旧新橋横浜間鉄道創設起点跡
・我が国交通史上画期的な鉄道創設を記念すべき遺構の他にない現在、貴重なものと認められる。 なお、ホーム・レールは構内の他の箇所から移されたものであるが、何れも当初の資材である。		
平成8年(1996)	一部解除・追加指定・名称変更時	指定名称：旧新橋停車場跡
・汐留地区の再開発事業に伴い、平成3年(1991)から当該地区の発掘調査が行われ、往時の新橋停車場構内の様相が明らかになり、多数の鉄道関係遺物も出土している。これらの遺構・遺物は産業史上のみならず、西欧文化の輸入による近代化を行っていった明治期の時代風潮の具体相を示すものとしても貴重である。		
平成12年(2000)	追加指定・一部除外時	指定名称：旧新橋停車場跡
※追加指定及び一部指定解除の説明のみで、本質的価値に関する記述なし。		
令和3年(2021)	追加指定・名称変更時	指定名称：旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡
■旧新橋停車場跡 ・鉄道創業以来、起点駅であった新橋駅は、我が国交通史上画期的な鉄道創設を記念すべき遺構の他にない現在、貴重なものと認められる。		
■高輪築堤跡 ・高輪築堤は明治5年(1930)に我が国初の鉄道が新橋・横浜間に開業した際、高輪海岸沿いの海上に鉄道を走らせるため敷設された鉄道敷である。発掘調査の結果、創業当初の築堤や第7橋梁が良好に残り、その後の3線化の過程もうかがうことができる。 ・橋梁や機関車、レールなどはイギリスの技術が導入されたが、築堤については従来の技術的蓄積も反映した形で作られており、我が国の交通の近代化や、それに用いられた土木技術等の歴史を知る上で重要である。		

②指定説明文に基づく史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡の本質的価値

指定説明文に明示された内容を踏まえると、本質的価値は大きく以下の2点に整理できる。

- 我が国初の鉄道に関する施設(起点駅、鉄道敷)であり、我が国の交通史上画期的な鉄道創設を記念する遺構として貴重なものである。
- 西欧文化の輸入による近代化を行っていった明治期の時代風潮や土木技術を示す遺構として貴重なものである。

(2) 本質的価値

指定説明文に明示された2点の本質的価値と史跡の概要や変遷と現状、発掘調査結果を踏まえ、本質的価値の内容を整理する。

①史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡の本質的価値

■我が国初の鉄道に関する施設（起点駅、鉄道敷）であり、我が国の交通史上画期的な鉄道創設を記念する遺構

新橋・横浜間鉄道は、その後、東海道本線（呼称は明治42年(1909)）として我が国旅客・貨物輸送の大動脈となり、現在の日本の鉄道の発展の礎となる我が国初の鉄道である。その起点であった旧新橋停車場跡と、鉄道路線の一部である高輪築堤跡は、我が国初の鉄道創業時の状況や、その後の発展を示す遺構であり、日本の近代化において重要であった鉄道建設に関わる構造物としての価値を有する。

○「自国管轄方式」での鉄道建設

幕末から明治維新时期にかけて、多くの外国人が我が国に鉄道を建設することを構想した。アメリカ等から提案された鉄道構想は、多くの鉄道権益を外国勢力が手にする内容となっていたため、政府は、これらの要求を拒否したが、イギリス公使H・S・パークスの進言を受け、日本独自で鉄道を建設する方針を固めた。鉄道権益を外国勢力に握られてしまうことで植民地化を招く可能性もあり、この「自国管轄方式」での鉄道建設の採用は我が国の歴史にとっても重要な判断であった。

○日本近代化における重要な鉄道建設

明治2年(1869)11月10日の廟議（朝廷の評議）で我が国に鉄道を建設することが正式に決定された。東京・京都間を結ぶ鉄道を幹線とし、東京・横浜間その他を支線として建設することが決まったが、幹線の経路を中山道にするか東海道にするかは容易に決定することができなかつたため、支線であった首都東京と開港場横浜を結ぶ新橋・横浜間が先ず我が国初の鉄道として建設されることになった。

明治政府の鉄道導入政策に対しては、政府内からは反対の建議が提出されており、鉄道建設が正式決定されてからも、兵部省などは、巨額の資金を要する鉄道建設よりも先に軍備の充実を図るべきであると主張した。民間にも、新政府に不満を持つ不平士族、鉄道の生業への影響を懸念する庶民など様々な観点から鉄道建設に反対する人々がいた中での建設であった。

新橋・横浜間約29kmの工事は、明治3年(1870)3月25日に東京側の起点となる新橋から着手され、明治5年(1872)9月29日の芝浦・田町間の高輪築堤を最後に全線が完成した。遅れていた高輪築堤部分の完成に先立ち、すでに同年5月7日に品川・横浜間の鉄道が仮開業している。明治5年9月12日(新暦10月14日)には新橋・横浜間の鉄道が正式開業し、明治天皇や政府高官、外国公使らが出席して開業式が挙行された。明治天皇は新橋・横浜間を列車で往復し、横浜・新橋両停車場で開業の勅語を発した。

開業後の新橋・横浜間鉄道は、錦絵の画題にも多く取り上げられている。歌川広重や歌川国政、歌川国輝作の錦絵などには、開業の式典の様子や乗車、見物する人々でにぎわう新橋停車場の様子、海上に築かれた高輪築堤の堤上や橋梁を通行する機関車が描かれており、鉄道建設が明治日本の文明開化を象徴する画期的な出来事であったことがよくうかがえる。また、錦絵に描かれている築堤や通船口、船だまり、係留されている舟、東海道などから、鉄道開業当時の高輪海岸の

様子をうかがい知ることができる。

○新橋・横浜間創業以降、我が国鉄道網整備の基礎となった路線

新橋・横浜間鉄道の開業を皮切りに政府は富国強兵の国是に従って、中央集権の成果を目に見えるものとするため鉄道建設を進め、明治 22 年（1889）7 月には、新橋停車場を起点とする新橋・神戸間の東海道本線が全通している。

これらの明治初期の鉄道建設隆盛の結果、明治 24 年（1891）の上野・青森間の全通によって、北海道から九州までを接続する鉄道を含む縦貫幹道が整備され、全国規模での旅客貨物の大量且つ迅速な輸送が可能となり、鉄道は日本経済近代化の基礎を築く上で重要な要素となった。

大正 3 年（1914）に勃発した第一次世界大戦によって日本経済は飛躍的な発展を遂げ、鉄道建設も進められた。同年には全国の中央駅としての東京駅が開業し、新橋に代わる新たな東海道本線の起点駅となった。

■西欧文化の輸入による近代化を行った明治期の時代風潮や土木技術を示す遺構

新橋・横浜間鉄道は、近代の外国からの技術と日本の在来技術が融合した時期に建設された鉄道であり、その遺構である旧新橋停車場跡や高輪築堤跡は、西欧文化の輸入による近代化が図られた当時の状況や日本の土木技術の発展の歴史を知ることができる構造物としての価値を有する。

○イギリス人技師の指導のもと建設された鉄道

新橋・横浜間鉄道の工事の設計及び監督は、お雇い外国人の建築師長エドモンド・モレルが務めたが、明治 4 年（1871）のモレル死去後は建築副役チャールス・シェパードが務め、同じく J・A・デューイングがこれを助けた。政府は鉄道建設を主としてイギリス人技術者に依頼したので、この 3 名はすべてイギリス人であり、鉄道建設のために雇い入れた外国人も大多数がイギリス人であった。

技術者以外に、鉄道建設の資金もイギリスで外債を募集して調達し、建設や保守に必要な資材、機械、車両などほとんどをイギリスから輸入している。新橋・横浜間に敷設された双頭レールも、当時イギリスで一般的に用いられていたもので、運転・信号などの方式もイギリスの方式が取り入れられた。

一方で、高輪築堤の建設などには、築堤基礎・波除杭・橋梁基礎・橋桁・枕木などに利用された木材、石材や砂利等の国産資材を用いて、江戸城や台場に用いられた江戸時代来の在来技法を応用した技術やそれらに関わる技術者が担当して築かれた。

○鉄道技術向上の基礎となった新橋・横浜間鉄道建設

鉄道の建設工事が進む中でモレルは、後の初代内閣総理大臣となる伊藤博文の諮問に答える形で、日本人技術者を養成するための機関の設立を提案している。この提言に基づいて、明治 6 年（1873）に工学校（のちの工部大学校）が開校し、土木・機械・造家（建築）・電信・化学・冶金・鉱山・造船の 8 科が配され、鉄道建設については土木科で学ぶことができるようになった。明治 10 年（1877）には、イギリスやオランダ留学を経て鉄道技術者となった鉄道局長の井上勝が中心となって、鉄道工技生養成所を開設している。

お雇い外国人や海外留学経験者によって日本人鉄道技術者を養成する機関が形成されることで、明治 10 年（1877）頃から技術の基礎教育が本格化し、多くの技術者が養成されて産業技術の向上が進んだ。

②旧新橋停車場跡

■我が国初の鉄道に関する施設（起点駅）であり、我が国の交通史上画期的な鉄道創設を記念すべき遺構

旧新橋停車場跡は、我が国初の鉄道である新橋・横浜間の鉄道の起点駅の遺跡であり、その創業当時の状況を示す遺構も残っており、それらは日本の近代化を推進した鉄道建設に関わる遺構として重要である。

○日本の近代化を象徴する我が国初の鉄道の起点駅

我が国初の鉄道である新橋・横浜間の鉄道建設に伴い、東京側の起点駅として新橋停車場が整備された。停車場は、龍野藩脇坂家上屋敷、仙台藩伊達家上屋敷、会津藩松平家中屋敷といった海浜の広大な汐留の大名屋敷を民部省（後の工部省鉄道掛）が御用地として収公し、鉄道用地に活用して建設された。

新橋停車場の駅舎は、明治4年（1871）3月21日に着工され、明治5年（1872）6月30日に乗降場とともに完成した。駅舎や乗降場のほか、新橋停車場内には機関車庫・転車台・石炭庫・客車庫・荷物庫・官舎などの施設が設置された。明治5年（1872）9月12日（新暦10月14日）に新橋・横浜間鉄道が正式開業した際には、明治天皇や政府高官、外国公使らが出席して開業式が挙行されている。

このように、江戸から明治期、近世から近代への転換期の特色を土地利用に見て取れ、我が国初の鉄道である新橋・横浜間の鉄道の起点駅として日本の近代化を象徴する遺跡といえる。

○創業以降も東海道線起点駅として推移した駅

創業以来、新橋停車場は、明治22年（1889）の東海道本線の全面開通や路線増設に伴い、線路や乗降場などの旅客施設、車両関係の工場、事務所施設などが増設され、明治30年代から40年代にかけて起点駅として拡充されていった。その後、大正3年（1914）に新たな起点駅となる東京駅の開業に伴い汐留駅と改称されて貨物専用駅となり、明治5年（1872）の開業以降担ってきた東京の玄関口としての役割を終えた。

汐留駅となった後、昭和61年（1986）に国鉄の分割民営化の決定にともなう廃止まで、物流の拠点として使用され、戦中・戦後と日本全国の様々な物資を集積・輸送し続けた。本遺跡は、東京の鉄道の発展と共に用途を変えた施設であり、明治から大正期にかけての日本及び東京の鉄道の変遷を今に伝える貴重な遺跡といえる。

○創業当時の起点駅の状況や建設の技術を伝える重要な遺構

汐留地区の再開発事業に伴う平成3年（1991）からの発掘調査では、開業以来の駅舎や乗降場の基礎をはじめ、駅舎周辺の機関車庫や転車台、外国人職工官舎などの多数の遺構が確認され、それらの施設が時代と共に増設された様相が明らかとなっている。

また、施設の建設には、レンガやセメント等の海外から導入された当時（明治初期）の日本国内における最先端の素材が使われていたことが確認でき、イギリスから輸入した機関車・レール類などを利用していたことがわかる一方、転車台のコンクリート基礎の下に打ち込まれた大量の捨て杭等、日本の在来土木・建築技術もいかされていることも確認されている。これらの発掘調査の成果から、創業当時の起点駅の姿や西欧文化の輸入による近代化を行っていった明治期の時代風潮を知ることができる。

③高輪築堤跡

■我が国初の鉄道路線の一部で、海上に築かれた鉄道敷であり、我が国の交通史上画期的な鉄道創設を記念すべき遺構

我が国初の鉄道路線の一部で、海上に築かれた特徴的な敷設状況を示す高輪築堤跡は、我が国初の鉄道創業時の状況や当時の社会的背景、その後の発展を示す遺構であり、創業当初の築堤や第7橋梁が良好に残り、その後の3線化の過程もうかがうことができる2つの指定地は、日本の近代化を推進した鉄道建設に関わる遺構として重要である。

○海上に鉄道を走らせるため建設された鉄道敷

我が国初の鉄道である新橋・横浜間鉄道の建設において、元大村藩邸（現在の芝浦1丁目8・9番地及び芝4丁目18番地付近）から元薩摩藩邸（現在の田町駅付近）を経て八ツ山下までの区間、延長約2.65km（1,460間）は、高輪海岸沿いの海上に鉄道を走らせるため高輪築堤が整備された。

海上に築堤を建設するに至った経緯や理由は明らかになっていないが、これまでは、高輪付近の土地を陸軍に測量させてもらえなかったため大隈重信の決断で築堤を建設することになったとされており、鉄道建設よりも軍備充実を優先させるべきとする兵部省などの明治政府の鉄道導入政策に対する反対意見なども影響していたと考えられていた。しかし、そのことを実証する史料は存在せず、高輪築堤の遺構の発見や発掘調査開始以降、様々な考察が行われてきた。東海道が海に面していた高輪付近では沿岸部に線路を敷設できる広さの土地がなくなることから街道との位置関係によりあらかじめ決まっていたのではないかと、高輪大木戸以北の路線は当初、陸地側に計画していたが、海岸沿いの鹿児島藩邸ほか6か所の藩邸などの土地収用が成立しなかったため路線計画を変更したのではないかなど、『鉄道一件』等の史料の検証による研究が進んでおり、日本初の鉄道建設への関心も高まっている。

高輪築堤の建設は、八ツ山下から高輪大木戸までの南側と高輪大木戸から元大村藩邸までの北側の2つの工区に分けられ、南側工区は明治3年（1870）10月に、北側工区は翌年6月にそれぞれ着工した。南側工区の工事は比較的順調に進行し明治5年（1872）4月中に完成したが、北側工区では風浪のためしばしば築堤が崩壊した。鉄道が本開業する明治5年9月によりやうく、東海道側の道路整備の一部を残して完成した。史跡指定地周辺で実施された発掘調査では、海上に築かれた築堤や橋梁、信号機土台部、横仕切堤等、日本で初めての鉄道敷設に関わる当時の施設の遺構が確認されている。

○水運と陸運の結節点に建設された築堤の橋梁

高輪築堤には第5から第8までの4つの橋梁が掛けられた。その設置の経緯は、詳細な資料がなく不明瞭であるが、第5・6橋梁では沿岸住民の反対により通船口のための橋梁が設置されたことが嘆願書から確認できる。一方、第7橋梁と第8橋梁は当初から設置が計画されていたと考えられる。

史跡指定地周辺の発掘調査において発見された第7橋梁の南北の横仕切堤の遺構では、横仕切堤で区画された橋梁の範囲内は開業期の山側が石垣で整備されており、土留めで整備された他所とは異なる仕様になっていたことが確認されている。第7橋梁と南北の横仕切堤の遺構の配置関係を明治20年頃の実測図から判断すると、第7橋梁と仕切堤に挟まれた水域は、江戸時代より続く車町河岸（物揚場）の範囲を示しており、橋梁と仕切堤は従来の社会構造を意識し、計画的

に配置された可能性が高いと考えられる。芝車町は幕末までは牛車を用いた荷物運送業が集まる場所であり、築堤の周辺が埋め立てられた明治末から大正半ばまでも物揚場と内水面が残されていたことを踏まえると、水運と陸運が繋がる結節点のひとつであり、史跡指定された第7橋梁周辺一帯は築堤と地域との関係を示す上で重要であると共に、築堤が存在した時期に鉄道が水運と共存するものであったことを示す重要な場所であったといえる。

○鉄道創業以降の東京都心の鉄道拡張を示す路線

鉄道創業以降、明治6年(1873)1月31日に政府は早くも単線で開業した新橋・横浜間の複線建設の方針を明らかにした。明治5年(1872)の開業当時、線路用地の幅は高輪及び神奈川の築堤部分を除けば複線化を予定して全線の平均で12間(21.8m)を確保しており、明治9年(1876)12月1日に新橋・品川間の複線化は完成した。その後、新橋・品川間では、3線化が明治32年(1899)12月25日に、4線化は明治42年(1909)12月16日に完成している。

明治42年には、史跡指定地南側の品川操車場の大拡張工事が着工し、大正3年(1914)春に竣工した。すでに操車場用地以北の築堤の海側も東京市によって埋め立てられており、この時まで高輪築堤の海側は埋め立てられ、海上の築堤の姿は失われた。

以降、大正3年の12月に東京駅が開業したときに田町・品川間は6線になり、さらに大正8年(1919)3月には汐留と品川を結ぶ貨物線が完成して田町・品川間は7線となった。

第7橋梁は、大正7年(1918)頃の北側の高輪橋梁(高輪架道橋)の新設に伴う周辺の埋め立ての竣工図には記載されているが、その後の大正9年(1920)の船溜りが縮小された際の計画図には記載されていないため、その頃には埋め立てられたと考えられる。

○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

高輪築堤は、南北に長いJR東日本の品川開発プロジェクト内の西側で連続的に確認されており、そのうち、遺構の残存状況が良好で現地保存の可能な第7橋梁を含む約80m及び公園隣接部の約40mの2か所が史跡に指定されている。

築堤遺構の構造は、史跡指定地周辺で実施した発掘調査成果を参照すると、東側(海側)と西側(山側)に石垣等を構築して造ったものであり、創業期の遺構とともに明治9年(1876)の複線化に伴う西側の盛土、明治32年(1899)の3線化に伴う西側拡張の石垣が確認されている。そのほか、信号機土台部と考えられる張り出し遺構の内部から、新たに十字組の木製基礎が出土し、新旧2基の十字組の木製基礎が残存していることが明らかとなった。

また、築堤の内部からは、築堤の芯を南北に仕切るようにつくられた板組の遺構が見つかり、その遺構を境に両側の築堤の盛土のやり方が異なっていることから、築堤建設時の工事作業の区画(単位)を示していると考えられる。

このように、明治3年(1870)の築堤建設から、明治5年(1872)の鉄道開業時、明治9年の複線化、明治32年の3線化と拡大、発展していった路線の変遷をたどることができる遺構である。

■西欧から導入された鉄道建設技術と在来の土木技術の融合により造営された築堤であり、明治期の土木技術が変化する過程をうかがい知ることができる遺構

高輪築堤や第7橋梁橋台部の遺構は、西欧から導入された鉄道建設技術と在来の土木技術の融合により造営された構造物であり、明治期の日本における土木技術が変化する時代に築かれた土木構造物の物証としても重要である。

○西欧の鉄道建設技術と江戸時代以来の土木技術により造営された築堤

高輪築堤を構築する石材は、主に神奈川県根府川・真鶴・米神などの石切り場や静岡県伊豆山神社境内・伊豆佐倉山などから切り出され、建設線の荷揚場まで舟運されていたが、費用や供給量の不足から、品川台場や高輪海岸など江戸時代に建造された石垣なども取り崩して用いた。

築堤の石材の切り出しは、相模の真鶴村の青木丈左衛門が行い、築堤構築の技術者は、品川台場に関わった平野弥十郎など、江戸城や台場の建造に関わりの深い技術者が多く請け負っており、築堤に用いられた技術やその技術者の系譜の多くは、江戸時代以来の在来技法を応用したものであった。

一方、橋台石垣は直方体の切石を各段に長手と小口を交互に並べる「ブラフ積み」という技法であった。これらの石垣は主に横浜の山の手地区にみられるもので、江戸時代以来の在来技法ではなく、西欧から導入されたものと推定される。

また、史跡指定地周辺で実施した発掘調査では、硬質な基盤層まで確実に打ち込めるように先端が6～8面と丁寧に加工された木杭や、輸入品である双頭レール、ボルト状金具などが出土しており、建設当時の工法や技術をうかがい知ることができる遺物や西欧からの輸入品を用いて鉄道が建設されたことを裏付ける遺物が確認されている。

○明治初期の土木技術を示す重要な遺構

創業時の初期築堤は、基本的には安定した硬質粘土層の上部に土留め（杭・矢板）を設けて基盤となる芯をつくり、その上部に盛土して堤を築き、その両側を石垣で押さえた構造となっている。芯の上部には粘土層、さらにローム層が盛土されている。内部の土質は芯となる盛土に焼土や瓦片及び貝殻片が多量に使用されている箇所やそれらを全く含まない箇所など各所で大きく異なり、構築方法についても、マウンド状に盛土を連ねて築堤の基盤部としている箇所や蒲鉾形に盛土している箇所など、構築方法が一樣でないことが明らかとなっている。

明治5年（1872）の創業時の鉄道建設は、イギリスを中心としたお雇い外国人技術者の指導・監督のもとで行われ、築堤は江戸時代以来に培われた城郭や台場等の建造の技術を用いて築造された。その創業時の技術的蓄積によって、明治中期には築堤や橋台の基準が設けられることとなり、高輪築堤跡は現代に繋がる鉄道建設の基礎となった。

また、明治期の初めには、日本人鉄道技術者を養成する機関が形成されることで、明治10年頃から技術の基礎教育が本格化し、多くの技術者が養成されて、産業技術の向上が進んだ。この結果として、鉄道の建設技術を始めとする技術の規格化が図られるようになり、明治26年（1893）の「土工定規」や明治31年（1898）の「建築定規」がその例であり、鉄道建設もこの規格に則って行われるようになった。

高輪築堤の記憶を継承する取組み

【参考資料3】 2021年4月14日付
第6回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料3-9 ※HP公開済



高輪築堤は明治5年（1872年）に初の鉄道が開業した際、海上に築かれた鉄道構造物として残る日本の鉄道の起源である。

記録調査により取り出される築堤石等をまちづくりの中で連続的に修景や建物等に活用し、多くの方に見て触れて頂くことで、高輪築堤の記憶を次世代へ継承するよう検討を進めます。

高輪築堤の位置

1 街区

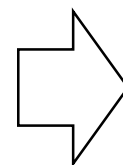
2 街区

3 街区

4 街区

高輪ゲートウェイ駅

新しいまちづくりのなかで、築堤ライン上に築堤の記憶を埋め込みます



擁壁



縁石



目印・サイン



ファニチャ
景石



水景



床石材



参考：文部科学省の中庭

築堤ライン上などに、＜張り石＞＜裏込め石＞＜笠石＞などを再配置し、築堤を見て、感じて、触れることで築堤をまちのアイデンティティとして、未来に継承します。

【資料3-3】

2021 年 3 月 22 日
高輪築堤調査・保存等検討委員会委員

高輪築堤跡の文化財的評価と保存の方針について

高輪築堤調査・保存等委員会委員は、1～4 街区で確認された高輪築堤跡の遺構について文化財的評価を行い、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. 検出された高輪築堤跡の遺構は国指定史跡「旧新橋停車場跡」と一連のものであり、日本の近代化土木遺産を代表する遺跡として、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。
 - ・明治 5 年（1872）に新橋・横浜間に開業したわが国最初の鉄道は、明治日本の国際社会への窓口であった。そのなかで高輪築堤は、海上築堤という世界的にも珍しい鉄道構造物である。
 - ・今回検出された高輪築堤跡の遺構は、約 1.3km にわたって連続して極めて良好に残っており、鉄道開業時から複線化、3 線化さらに周辺の埋め立てを経て現在に至る、日本の鉄道発展の歴史的重層性がうかがわれる。
 - ・高輪築堤跡の遺構は、この構造物が西洋の土木技術と日本の江戸時代以来の土木技術を融合して造られたことを示している。
 - ・高輪築堤跡は日本の近代を象徴する遺跡であり、国指定史跡にふさわしい文化財的価値を有している。
2. 3 街区の第 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 80 m の遺構を現地保存することを改めて要望する。
 - ・高輪築堤には 4 ヶ所に橋梁が架けられていたが、第 7 橋梁橋台部はその実態を示す遺構であり、きわめて希少性が高い。
 - ・橋台部から築堤部への連続性が良好に認められ、遺構の遺存度も非常に良い。
 - ・橋台部においても、鉄道創業時から複線化、3 線化を経て現代に至る、歴史的重層性がうかがわれる。
 - ・橋台部も西洋の土木技術と日本の江戸時代以来の土木技術を融合して造られたことが看取される。
 - ・明治時代の錦絵には高輪築堤の橋梁と築堤が描かれているが、そうした東京の文明開化の風景をそのまま残している遺構である。
3. 4 街区では、鉄道開業時の信号機跡と推定される遺構を含む約 380m の高輪築堤跡の遺構が検出されている。この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。
 - ・信号機跡は、明治 5 年（1872）の鉄道開業時のわが国最初の信号機の遺構であり、きわめて希少性が高い。
 - ・4 街区で検出された高輪築堤跡の遺構の南部はゆるやかな弧を描くように造られ、信号機跡付近を境に北部は直線的に構築されている。これは海上築堤の鉄道らしい景観を呈している。

4. 今後記録保存の調査を行っていく中で重要な遺構が発見されるなど、必要な場合には移築保存もしくは現地保存を検討する。

5. 記録保存は、現地保存を除く部分を対象とする。記録保存の調査方法については、第3回検討委員会で決定された「高輪築堤跡の調査の方針について」に準拠し、第2東西連絡道路部の築堤部の調査、および1～4街区の遺構の検出調査の知見を踏まえて、詳細かつ慎重な調査を行う必要がある。

以上

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

【参考資料5】 第3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資料に一部加筆

現地公開部 (2027年度予定)

<第7橋梁部> 【歴史を感じる築堤】

- 象徴的な風景を現地で直接見て、歴史の重厚さを感じる
- 日本の鉄道の歴史、近代化の歴史を知る取り組みを行う



高輪築堤の象徴的な風景を現地で直接見て、感じる空間を整備する

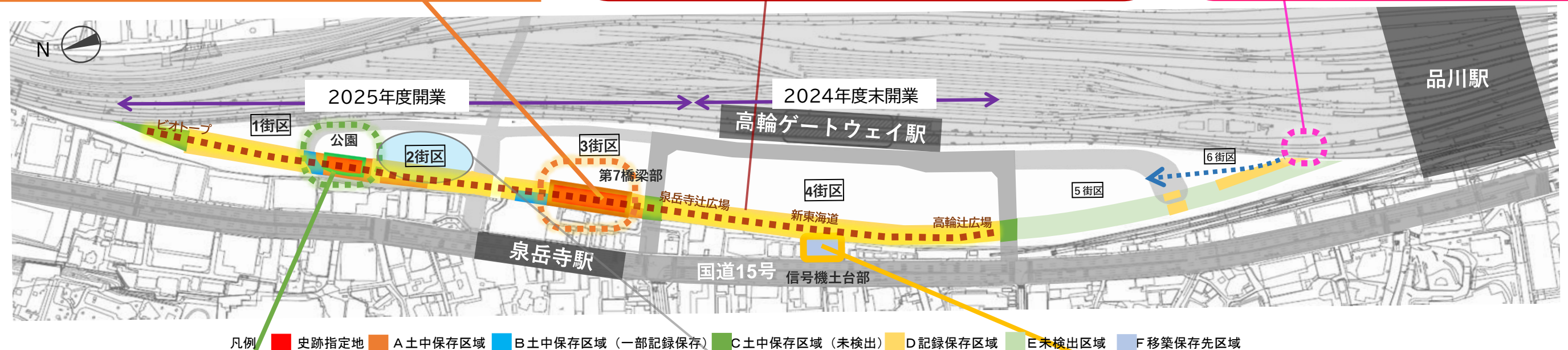
(2024年度末予定) <まち全体で長さを表現> 【連続性を感じる空間体験】

- ランドスケープで記憶を表現
- プロムナードや各種広場、建物内も含めて、かつての築堤ライン上に築堤を想起させる仕掛け(床、壁等への埋込みやファニチャー、サイン等)を行う



(2030年頃) <品川駅北口付近における情報発信機能>

- 高輪築堤および観光情報等を発信
- AR・VR等の最先端技術を活用し、建設当時の築堤や鉄道開業の風景の疑似体験も行い、北周辺地区へいざなう



現地公開部 (2027年度予定)

<公園部> 【体で感じる築堤】

- 築堤を身近で感じるように公園と一体的に整備
- 当時の築堤を工事の様子などをわかりやすく展示



様々なレベルからの視点場をつくり築堤を身近に感じる空間を整備する

(2025年度予定) <文化創造棟>

まちのシンボルとなる施設として、展覧会、ライブ、パフォーミングアート、イベント、学びなど様々な文化フォーマットに対応する場となります。

<未来をつくる> <文化を生み出す> <伝統をつなぐ>



築堤の公開箇所

分野を超えて過去から現在、そして未来へと文化をつなぎます。

- ・築堤に関する企画展の開催
- ・建物3階テラスからの眺め
- ・当時の風景をVRで復原
- ・公園との一体的な利用

<信号機部> 【ときをつなぐ築堤】

移築公開部 (2030年以降)

- 信号機を復元し、鉄道の歴史を視覚的に表現
- 定時に動くアートとしてまちのシンボルに



広場に信号機を復元し、キネティックアートとしてまちのシンボルに

新東海道の空間イメージ 案①

1 北広場 - North Plaza -



2 植栽帯+シートウォール - Raised Planter -

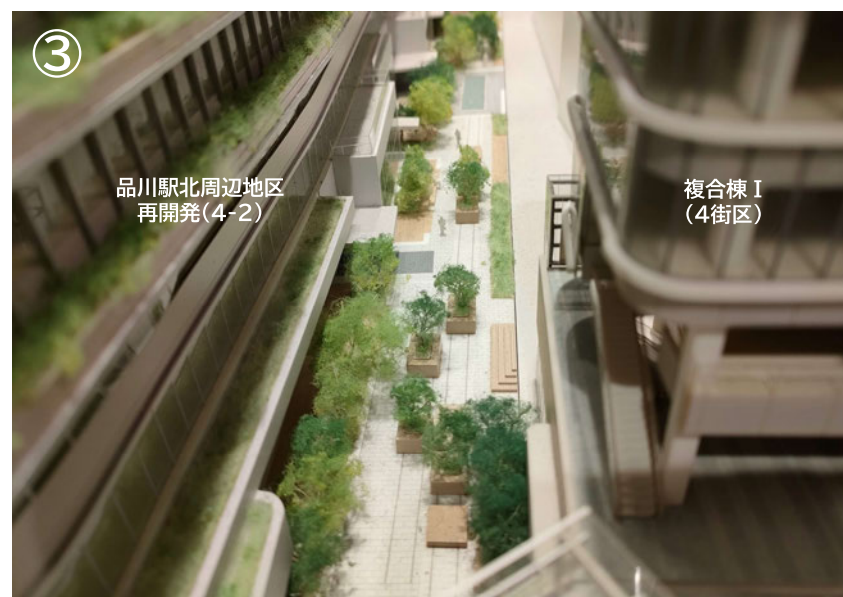


3 ショップガーデン・ステージ - Shop Garden・Stage -



4 シェアガーデン - Share Garden -





模型写真