

第9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12月25日（月）14:30～16:30

場所：JR 東日本現地会議室

次 第

【全体会】

- (1) 開会
- (2) 第8回（10月23日）有識者検討会議議事録確認 【資料1】
- (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】
- (4) 5・6街区における高輪築堤跡の調査成果について（概報） 【資料3】
- (5) 品川におけるまちづくりの考え方
・品川駅周辺エリア全体で目指すまちづくり 【資料4】
高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を
十分に踏まえたまちづくりの取組み
・品川駅街区地区について 【資料5】
- (6) 高輪築堤の記憶・連続性を表現するランドスケープ計画 【資料6】
- (7) その他
- (8) 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。

「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8回）

開催記録

I 開催概要

日 時： 2023（令和5）年10月23日（月曜日）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	・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】老川 慶喜氏（立教大学名誉教授） 【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 ・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 ・東日本旅客鉄道株式会社 構造技術センター ・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 ・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	
事務局	・京浜急行電鉄株式会社 ・東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模開発部門	
サポート	・パン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7回（8/22）有識者検討会議議事録案]

資料 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 運営要領]

資料 3 [有識者検討会議での主なご意見と今後の取り組み]

参考資料 1 [明治期の産業遺産について]

参考資料 2 [史跡の本質的価値]

- 参考資料3 [高輪築堤の記憶を継承する取組み]
参考資料4 [高輪築堤の文化財的価値と保存の方針について]
参考資料5 [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5-2 [新東海道の景観形成の考え方]
参考資料5-3 [新東海道のランドスケープ計画]

II 議事要旨

1 開会

- 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の全体会を開会する。（事務局 JR）

2 第7回（8/22）有識者検討会議 議事録確認

- 修正等の指摘がないため、第7回の議事録は確定する。（座長）

3 有識者検討会議運営要領の改定について

- 運営要領においてオブザーバーに JR 東日本コンサルタンツ株式会社を加える改定を行いたい。（事務局 JR）
- 意見等がないため、運営要領の改定を承認する。（座長）

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

- 参考資料1について、「ヨーロッパ最大の絹織物工場地帯リヨンを擁するフランス」とあるが、日本が目にしたのは当時最新鋭の製糸機をフランスが開発したことであり、その最新鋭の技術を日本が導入したということである。（座長）
- 富岡製糸場は当時のものがそのまま残っていることが意義として重要であったが、新橋～横浜間の鉄道遺産は29km 全てが残ってはならず、一部分として高輪築堤が残っているということであり、そこが高輪築堤の意義だということである。（座長）
- 資料3は多方面からの意見が良くまとめられており、この意見を指標としてしっかりと取り組んでいてもらいたい。（本保氏）
- 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ということが、まさに一番大事なところであり、その方向に向けた取り組みをお願いしたい。（本保氏）
 - 大宮の鉄道博物館は扱う範囲が広く、高輪では焦点を絞って外国の方にも評価してもらえる観点を詳しく説明したら良い。（座長）
- 資料3の価値のあり方の部分で「保存活用計画書第3章『史跡の本質的価値』』という記載だけ唐突である。一般の方にもわかりやすいように、「国指定史跡としての本質的価値」という記載が良く、加えて多少中身が分かるように書いた方が良い。（稲葉氏）
- 文化財としての価値として何が重要なのか。高輪築堤を含む29kmの鉄道事業そのものに歴史的価値があることと、高輪地区においては築堤が重要であることはわかる。しか

し築堤だけで3 km 近くあり、都市部において全て保存することは現実的ではない。何を残すべきかメルクマールを考える必要がある。（副座長）

→ 全て残せないなら、世界遺産というレプレゼンタティブ（代表性）の概念で、複数の類似遺産がある場合は、最も典型的なもの、保存の良いものを残すという手法がある。例えば、資料のなかで、鉄道に付随した信号機跡について、現地保存が望ましいが、1～4 街区では移築保存として整理されているとあったが、2.7km の築堤から同じような信号機跡が出てきた場合全て残すのかどうか、あるいは代表的なものを残すのか、文化財的に整理してもらう必要がある。次回、この考え方を教えてもらいたい。（副座長）

→ 富岡製糸場はこの考え方で産業遺産群が整理されており、複数ある中から典型的で代表的な施設、残りの良い施設が一箇所選定されて残された。全て残せないならばどこを残すのか、どういう観点でその場所を選定するのかということである。（副座長）

← 富岡製糸場の例では、当初富岡製糸場を単独で世界遺産に推薦するのではなく県内全体の製糸関連産業のグループでとらえる方が良かった。しかし県内全体から12～13 のものが推挙されてきたので絞り込む必要があり、最終的には群馬県で4 つに絞った。（座長）

- 高輪築堤を高輪地区の文化財として議論してきたが、品川の再開発としては国家戦略特区で国際拠点を作るまちづくりの方向性が都、区、地元を含めて議論され、定められている。文化財を守ることも大きな公益だが、まちづくりも大きな公益である。2 つの公益の比較検討をしていかねばならないため、次回、品川の開発における公益性について事業者から説明してもらいたい。（副座長）

- 高輪築堤の遺跡を保存することと、品川エリアに近代的な施設をつくることをどのように両立するのか、高輪築堤の中でどこが一番保存する価値があるか、という点で、これまでの議論を中井氏に伺いたい。（座長）

← 2 年ほど前に駅周辺の開発が始まったが、コンセプトは「継承と革新」であった。その当時、高輪築堤は発見されていない。品川の地歴から考えると、単に新しいことに挑戦してきたのではなく、江戸の玄関口として、新しいものを取り入れる一方で文化も守り、それらをつなぎ合わせる役割を果たしてきた。そういう街の気質が残されていて、明治の近代化で鉄道を新たに受け入れ、発展してきたと言える。（中井氏）

← その後、築堤が発見されたが、「継承と革新」というコンセプトには合致していると考えられる。築堤は日本の石積みの技術が活かされ継承しつつ、欧州の鉄道技術を重ねていった施設である。まさに「継承と革新」を表すにふさわしい。（中井氏）

← 今回の事業においても、この方向性は間違っていないと考えており、築堤を残す、残さないという対立議論ではなく、「継承と革新」を両立させるためにどういう工夫が必要かという議論が必要だと考える。（中井氏）

→ 考え方には同意する。整備が残っている5・6 街区について、「継承と革新」を踏まえて進められると考えて良いのか。（座長）

← 第7 橋梁部と公園部分は、厳密には品川地区の「継承と革新」のコンセプトの範囲外となるが、品川全体で「継承と革新」というキーワードを持つことは大切であり、上手くまとめられそうだと考えている。（中井氏）

- 新しくつく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織り込めないか。参考資料5 で、築堤の存在を空間として残す絵が出てきたが、もう一段、デザ

インに工夫が必要だと思う。築堤だからレールを描くという表現をするのではなく、ゲージの数字をデザインしたらどうなるか、などをデザイナーに投げかけて検討し、出されたアイデアを検討の場で考えるというプロセスが必要である。（西村氏）

- 線路が通っていたところなので、線路は遠くまで見通せることが重要で、それを大事にしてデザインするとどうなるか。築堤は海上だったのだから、海の環境の中の築堤をイメージしてデザインするとどうなるか。この資料では海が全く感じられない。海のなかに線路が一本通っていたことがデザインとして非常に重要である。（西村氏）
- 山側と海側の石積みの違いや、橋桁のようなものに対して陸橋は日本初だったのだからその現代的な意味は何か、というデザインも必要である。（西村氏）
- 調査が完了し、建築工事が進んでいる状況で外構の手直し程度しか対応できない状況はわかるが、せめて外構は綿密に検討しないと、「継承と革新」にはならない。（西村氏）
- ここにあるものをそのまま使う、ということではなく、ここにあるものや過去の価値の姿を一度抽象化して、デザイナーの力で現代的に形にするプロセスが必要であり、その考え方で進めれば、海の中で潮風に吹かれながら石垣が建っていた現代的な姿が見えてくるのではないかと思う。これは4街区だけではなく、ほかの街区でも、建物の中であっても表現できるかもしれない。コンセプトをしっかりとらえたデザインができるはずである。（西村氏）

→ 私の経験で東大の図書館の新設を行ったが、掘ってみると前の時代の図書館の土台が出てきて現代の軸線が合っていたことが分かり、さらに掘ると加賀藩の下水溝が出てきた。これらを上手くデザインできないか考え、表層について水路を石敷きで表現し、土台を持ち上げてベンチに利用し、軸線が継承されていることを上手くデザインで表現した。一つのところで歴史が積層していることをいかに表現するかが、デザインのテーマであった。高輪築堤も同じで時間軸で連続している。場所をリスペクトしたデザインであれば、様々な人に評価される。時間が無いが、まだ工夫できるはずである。（西村氏）

- 参考資料3の明治の錦絵は貴重である。ほかの角度からの錦絵もあるのか。（座長）
 - ← 錦絵は数多く残されており、様々な角度もある。しかし想像で描かれた絵と実物を見て描いたもの等が混在している。（JR）
 - 展示において順次紹介できると良い。（座長）
 - この錦絵に対し1～4街区、5・6街区がどのあたりなのか示してほしい。（座長）
 - 1～6街区は高輪築堤のどの範囲になるのか。（座長）
 - ← 新橋～横浜間 29kmのうち高輪築堤は2.7kmであり、1～6街区は1.3kmとなる。資料の錦絵は2.7kmのうちの南側のおおよそ1/4程度の範囲が描かれていると考える。（JR）
 - ← この錦絵はデフォルメされており、もう少し写実的な絵もある。（中井氏）
- ここを訪ねれば特別な場所だと想起できるデザインについて検討してほしい。どこにでもあるような情景では多くの方に来ていただけない。有識者の皆様の意見をしっかりと受け止めて、他とは違う特別な場所と感じられるデザインにしてもらいたい。（本保氏）
 - 私も同感であり、全体的に築堤をリスペクトした絵やデザインを考えてもらいたい。資料は4街区の一部の話だが、それ以外の場所も含めて検討してもらいたい。（中井氏）

→ 私も同感で、どこにでもあるような絵である。築堤開業当時の雰囲気が出る、ここにしかないデザインとしてほしい。（稲葉氏）

→ 錦絵は、展示室まで錦絵を見に行かなければならないのではなく、ストリートファニチャーやサイン等を工夫し、当時の様子を現地でも視覚的に再現する工夫をしていただきたい。（稲葉氏）

→ 海上築堤であったことも重要な記憶の一つであり、それをどうやって表現するかが重要。ベンチを置く必要があるならば可動式にするなどの工夫があると良い。（稲葉氏）

→ イギリスの技術が日本に本格的に導入されたのが、高輪築堤が初めてであることに土木構造物としての価値があると思う。鉄道の連続性にも価値がある。発掘調査のメインは築堤だが、築堤と陸地を結ぶ横仕切堤という連絡通路についても、こういった役割を果たしていたかなど、デザインに活かして考えてもらいたい。（小野田氏）

← 参考資料の計画図に対して有識者の皆様が疑問を持っているということである。（座長）

- 5・6街区はしっかりと遺構を調べて整備を進めなければならないが、5・6街区の整備内容の検討を進めるだけの材料は揃っているのか。（座長）

← 参考資料5の平面図に示すが、1～4街区は記録保存を含めて必要な調査は終了している。5・6街区は一部黄色で示す箇所のみ先行工事の関係で現地確認を実施し記録保存を完了している。それ以外の部分は築堤そのものを現物として確認できていないため、今後調査が必要になると考えている。（JR）

→ 5・6街区は部分的な調査を実施中。山側の調査において、高輪築堤の西側の一部が確認されており、良好な状態で残っており幅も想定より広い。いずれ調査・保存等検討委員会で取りまとめたものを報告する。（谷川氏）

- 資料3の高輪築堤の価値のあり方の部分で、高輪築堤が土木構造物としての価値があるとは言いきれないということであるが、これは歴史的価値があるという前提に立ったうえで発言と考えるのがいいか。（文化庁）

← 文化財としての価値は史跡としての価値と捉えている。構造物としてどれだけ価値があるかは疑問、という印象である。鉄道システムや産業遺産としての価値、史跡としての価値は否定しない。構造物として文化財という目で見てもどのくらいの価値があるのか、ないとは言わないがそこまでの価値とは思えない印象である。この意図がわかるように記載してもらいたい。（副座長）

→ 説明を伺うとよくわかるので、記載方を考えてもらいたい。（文化庁）

- 信号機土台部跡について、これまでの発掘で検出されたのが1箇所のみである。現地保存ができず移築保存となった。残す場所の選択について、1～4街区の大部分は既に残されており、部分的な史跡指定である。（文化庁）

→ 副座長の最初の質問とも関係するが、形あるものとして残されているものと、そうでないものとは保存の手法が違うということを理解する必要がある。近代遺産としての価値、産業遺産としての価値、さまざまに重なり合う価値の重複部分を整理し、最後に残る価値を書き上げたうえで、それが実際に残すものにどのように反映されているのか、1対1の価値の整理を行う必要がある。そのうえで価値がすべてのものに反映されているか、という検証を行うと、現在保存しようとしているものが足りる、足りない、ということが明確になってくる。（稲葉氏）

→ 高輪築堤の価値は、何といたっても鉄道システムとしての価値であると思う。例えば皇居の石積みなどと比較しても、土木構造物として独自性があるとは考えにくい。そこまでの独自性があるとは思いにくく、むしろ鉄道システムとして貢献した価値が非常に高いと思う。（座長）

→ 現地保存をしている時点で、高輪築堤の土木構造物としての価値は尊重されている。イギリスの技術を含む鉄道システムの総体的な価値が、現地保存あるいは移築保存されているところでどのように担保されているか。それが十分でないならそれをどのように展示して伝えていくかの議論が足りていないと考える。（稲葉氏）

← 築堤がなくても新橋～横浜間の鉄道は同じだけの歴史的価値を持っているということである。築堤を作ったことによる構造物としての価値はどこにあるのか、ということを知っている。（副座長）

→ 土木構造物としての価値は、イギリスの技術が日本に本格的に導入されたのが、高輪築堤が初めてということに土木構造物としての価値があると考え。第7橋梁の橋台は象徴的な構造物で、旧来のランダムな石積みである城石垣とは異なり、イギリス流の真四角に石を成形してピラミッドのような石積みで行っている。詳しく見ると当初の橋台と追加された橋台は仕上がりが違うところや、途中から間知石積みに代わってくるところも興味深い。（小野田氏）

← 当時の技法、イギリスの技術で構築したことに意味がないとは言っているわけではなく、そういう技法で作られた築堤をどういう観点で保存するかについて、知っている。技術が明確にわかるものは保存する価値があるのか、その技術で作られた築堤は全て保存する必要があるのか。土木構造物として文化財としての価値があるのかという厳しい表現が議論を招く部分なので、改めて良い表現を考えたい。（副座長）

- 中井氏から「継承と革新」の話があったが、相対ではなく重ね合わせて新たな価値を生み出すことを事業者としても取り組みたい。150年前にここで新たなイノベーションが起き、この場所が将来に向けた新たなイノベーションをおこす場所となるべくプロジェクトに取り組んでいる。（JR）
- 品川開発の説明は、次回京急と調整して説明資料を準備したい。（JR）
- ランドスケープについて様々な厳しくも温かい意見をいただいたが、事業者としての取り組みもまだ甘いところがある。しかし1年半後には工事を進めなければならない状況もある。次回も資料を用意して説明したい。（JR）
- 築堤の価値については、事業者としても先人の作ったものの理解を深めたいと考えている。もう少し価値を掘り下げて整理していきたい。（JR）
- 参考資料5-2、5-3はまちづくりを優先した資料である。資料4にある文化的評価、保存について上手く両立する形でまちづくりができるようにしてもらいたい。（座長）
- 議題自体もまちづくりと文化財のあり方ではなく、文化財の保存をしっかりと考えたうえでまちづくりのあり方、という議題であるべきである。具体的にどうするかという部分をしっかりと議論していきたい。（座長）

5 その他

- 次回第9回は12月25日14時30分開始を予定し、その次は2月後半で調整している。議題を説明してもらいたい。（座長）

← 次回は本日の意見を踏まえ、資料3を整理しつつ深掘りした資料を説明したい。事業者のまちづくりのコンセプト、ランドスケープにおける文化財をしっかりと考えた景観計画を提示したい。（JR）

← 2月は、次回の議論を受けてとなるが、まちづくりの公益性と高輪築堤の公益性をどう重ね合わせるかの議論を深められればと思っている。（JR）

→ 次回には鉄道の錦絵で代表的なものを配ってもらいたい。さらにそのなかに現在の位置を照合した解説を加えてもらいたい。（座長）

← 港区教育委員会の力も借りて、わかりやすい資料を準備したい。（JR）

●東京都や港区と相談し、最近の発掘調査の進捗も報告したい。（文化庁）

←是非お願いします。組織的に説明してもらえるとありがたい。（座長）

●その他意見や追加議題がなければ、本日は終了する。（座長）

6 閉会

●次回の第9回は12月25日14時30分開始を予定し、場所は現在調整中である。詳細は後日連絡する。（事務局 JR）

●本日は終了する。（事務局 JR）

要旨以上

III 記録

1 開会

- [事務局 JR] ただいまより、第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の全体会を開会する。
- [事務局 JR] 配付資料の確認を行う。欠損があればその申し出いただきたい。
- [事務局 JR] 本日の次第を説明する。
- [事務局 JR] オブザーバーである JR 東日本構造技術センター所長に交代があった。新所長より一言ご挨拶をいただきたい。
- [事務局 JR] ここからは松浦座長に進行をお願いする。

2 第7回（8/22）有識者検討会議 議事録確認

- [座長] 毎回、事務局でしっかりと議事録や資料を作成頂いている。有識者の皆様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 有識者検討会議運営要領の改定について

- [事務局 JR] 資料2について説明する。オブザーバーに JR 東日本コンサルタンツ株式会社を加えたい。
- [座長] 問題ないと思われるが、意見等はあるか。意見がなければ改定を承認する。
- [事務局 JR] 承認いただいたということで、JR 東日本コンサルタンツ株式会社より一言ご挨拶をいただきたい。
- [座長] 他になれば次の議題に移る。

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

- [事務局 JR] 資料3について説明する。
- [座長] よくできた資料であるがカバーする範囲が広いので、議論の進め方が難しい。
- [座長] 参考資料1について、「ヨーロッパ最大の絹織物工場地帯リヨンを擁するフランスから技術を導入した」とあるが、日本が目にしたのは当時最新鋭の製糸機をフランスが開発したということである。最大であることもさることながら、最新鋭だった技術を日本が導入したということをし上げたい。もう一つは、富岡製糸場には当時のものがそのまま残っていることが重要である。一方で新橋～横浜間の鉄道 29km 全ては残っていないが、一部分として高輪築堤が残っている。そこが高輪築堤の意義だということである。そういうことを明記・強調したほうが良い。

- [座長] まずは、資料3についてご意見を順番に伺いたい。
- [本保氏] 資料3は本当に良くまとまっている。多方面からの意見が挙げられている。付け加えるものや修正するものはない。ここにある意見は、意見調整してあるものではないため、ニュアンスが違ったり、少し方向性が違ったりしているものもあるかと思うが、これらの意見を大事にして、一つの指標としてしっかりと取り組んでいてもらいたい。「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」ということが、まさに一番大事なところで、その方向に向けた取り組みをお願いしたい。
- [座長] ご指摘いただいた点について、大宮の鉄道博物館はカバーしている範囲が広いが高輪では焦点を絞って、日本人のみならず外国の方にも展示を見て評価してもらえるような観点を詳しく説明したら良いと思う。
- [稲葉氏] 良く書かれている。一点だけ、価値のあり方の部分の「保存活用計画書第3章『史跡の本質的価値』」という記載だけ唐突である。一般の方にもわかりやすいように、「国指定史跡としての本質的価値」という記載が良い。また、それが何かということが、多少なりとも中身がわかるように書かれていた方が、一般の方もわかりやすい。
- [副座長] 今までの議論を上手くまとめていただいている。文化財としての価値という観点で何が重要なのかということについて、高輪築堤も含めて29kmの鉄道事業そのものが歴史的な価値があるということと、高輪地区においては築堤が非常に重要であるということはわかる。しかし築堤だけでも3km近くあり、都市部において全て保存するのは現実的ではない。この価値の問題、どういうものを残すべきなのか、メルクマールを考える必要があると思う。全て残せないとするならば、典型的なもの、特徴的なものを残せるならば残す、という手法だと考える。世界遺産にはレプレゼンタティブという概念がある。代表的な、という風に訳していると思うが、似たようなものが複数ある場合、一番典型的で保存の良いものを残すという考え方である。例えば資料の中で、鉄道そのものではなく、鉄道に付随した信号機の跡をどうするかという問題が指摘されていた。これに対して現地保存が望ましいという考えだったが、信号機土台部跡は1～4街区の整備の中で移築保存と整理されている。この2.7kmの築堤から出てくる信号機跡について、同じようなものが出てきた場合、全て残すのか、あるいは代表的なものを残すのか、文化財的に整理してもらう必要がある。次回で構わないが、それについてどのように考えるのか教えてもらいたい。全体的な問題としては、もう一点ある。今まで高輪築堤を高輪地区の文化財として議論してきたが、品川の再開発とリンクしていて、国家戦略特区として国際拠点を作るという方向が、東京都、港区、地元を含めた議論で決められてきた。一方で文化財を守ることも大きな公益である。二つの大きな公益が存在するが、品川における開発の公益性について、事業者から次回、どういう内容を考えているのか教えてもらいたい。品川の開発から得られる利益、公益の説明がないと、公益の比較検討が難しいと考える。文化財としての価値があることは文化審議会の意

見もあり間違いない。品川の開発で得られる公益と比較して検討していかねばならない。

[座長]

非常に重要な観点である。

[副座長]

全てが残せない場合にどこを残すのか、どういう観点でその場所を選定するのかということを教えてもらいたい。具体的な例では、富岡製糸場は富岡製糸場単独で指定されているわけではなく、富岡製糸場及び産業遺産群として指定されている。富岡製糸場の近くに高山社跡があるが、これは関連する学校の跡で、ここが選定されている。こういった教育機関は当時複数あったが、比較的良く残っていて典型的な場所ということで、一箇所選定された。また、田島弥平旧宅とあるが、田島さんというのは養蚕業の方である。蚕と桑の種の生産をされていた。蚕を飼っている農家は当時ものすごい数があったが、全てを残すことはできないため、典型的なものを一つ選んで残していこうという考え方がとられている。例えば高輪築堤の2.7kmについて、どういう観点で選んで残していくのか、そこを知りたい。西村氏のご専門となるかもしれない。

[座長]

指摘に対する答えではないが、富岡製糸場の話で言うと、ユネスコの事務局長であった際、世界遺産にしたいので現地を見てくれということで依頼されたが、その時に思ったのは富岡製糸場を単独で指定するのではなく、県内全体の製糸関連産業のグループとしてとらえる方が良く考えた。しかし、そのグループに県内全体から12~13くらいのもものが挙げられてきたので、あまりにも多すぎるということで、関係のないものなどを絞り込まないといけなくなった。絞り込みに対して応募者の反対もあったが、最終的には群馬県で4つに絞った。副座長の指摘は高輪築堤の話であり、世界遺産を目指しているものでもない。高輪築堤の遺跡を保存することと品川エリアに近代的な施設をつくることをどのように両立するのか、高輪築堤の中でどこが一番保存する価値があるのか、という点で、これまでの議論を中井氏にも伺いたい。副座長の意見としては、現場にそのまま残すものをどうやって認定していくかという意見である。

[中井氏]

座長の問題提起には直接答えられないが、品川開発に携わってきた立場で言うと、開発のコンセプトについての議論は重ねてきた。今日の議論で重要だと思うのは、2年ほど前に駅周辺の開発が始まり、そのコンセプトが「継承と革新」というものであった。これを議論し始めたころはまだ築堤が発見されていなかった。品川の地歴から考えると、単に新しいことに挑戦してきたのではなく、江戸の最初の出入口として、新しいものを取り入れ、文化も守りながら、それらをつなぎ合わせる玄関口としての役割を果たしてきた。そういった街の気質が残されていて、明治に入ってから近代化のなかで、鉄道などの新たな取り組みを取り入れて、発展してきたと考える。その後、築堤が出てきたが、「継承と革新」というコンセプトには合致していると考えている。築堤は日本の石積みの技術が活かされていて、それを継承しつつ、欧州の鉄道技術を重ねていった施設である。まさに「継承と革新」を表す

にふさわしいものと考えている。今回の再開発事業も、この大きなコンセプトを基にまとめていこうと進めてきた。現在でもこの方向性は間違っていないと考えている。私としては、築堤を残す、残さないという対立議論をするのではなく、「継承と革新」を両立させるためにどういう工夫が必要かという議論が必要と考える。

[座長] 考え方としては同意する。問題は、整備が残っている5・6街区について、「継承と革新」を踏まえて進められると考えて良いのか。

[中井氏] 第7橋梁部と公園部分は、厳密には品川地区の「継承と革新」のコンセプトの範囲外となるが、品川全体で「継承と革新」というキーワードを持つことは大切であり、上手くまとめられそうだと考えている。

[西村氏] 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のをうまく織り込めないか、ということを私は主張した。参考資料5で築堤の存在を空間として残す絵が出てきたが、この絵を見ると、ナローゲージと枕木をデザインして通してあるものの、もう一段工夫するべきだと思う。築堤だからレールを描く、といった表現をするのではなく、ここでやろうとしたことは何なのか、といったことを上手く空間に落とし込めないか。例えば、ナローゲージの1067mmという数字を具体的にデザインしたらどうなるか、などをデザイナーに投げかけ、出されたアイデアを検討の場で考える。そういうことを繰り返すプロセスが必要だと考える。線路が通っていたところなので、線路の上にベンチはないだろう、線路は遠くまで見通せることが大事だろうと思う。遠くまで見えることを大事にしてデザインするとどうなるか。また、ここは海だったのだから、海の世界の中の築堤をイメージしてデザインするとどうなるか。しかし、絵を見ると緑が多く、海が感じられない。海のなかに線路が一本通っていたということがデザインとして非常に重要である。山側と海側の石積みの違いをどうデザインするか、また、橋桁のようなものが見えるが、陸橋は日本初だったのだから、その現代的な意味は何なのか、というデザインも必要である。調査は完了しており、工事が進んでいるため、外構の手直し程度しか対応できない状況はわかるが、せめてその外構のデザインを綿密に検討しないと、「継承と革新」にはならない。まだできることはあるはずである。ここにあるものをそのまま使うということではなく、ここにあるものや過去の価値の姿を一度抽象化して、デザイナーの力で現代に描き切る。そういうプロセスが必要であり、その考え方で進めれば、海の中で潮風に吹かれながら石垣が建っていたということの現代的な姿が見えてくるのではないかと思う。これは4街区だけではなく他の街区でも、建物の中であっても上手く表現できるかもしれない。コンセプトをしっかりとらえたデザインができるはずである。私自身、東大のキャンパスリニューアルの際に、図書館の新設を行ったが、掘ってみると今の図書館の前の時代の図書館の土台が出てきて、現代の軸線があった。さらに掘ると、加賀藩の下水溝が出てきた。これらの時代が積層していることを上手くデザインで表現できないかと考え、表層について石を薄くスライスして水路のデザインで敷き詰めた。ま

た旧図書館の土台は一部持ち上げてベンチにした。それ以外の部分は平面表示だが、軸線が継承されていることを上手くデザインで表現した。この時のテーマは、一つのところで歴史が積層しているということのをいかに表現するかということであった。高輪築堤の場合も、時間軸で連続している。ほかのデザイナーに頼めばもっと違うデザインが出来上がるかもしれない。この場所を訪れた人に「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。この場所をリスペクトしたデザインであれば、様々な人に評価してもらえる。今日の資料で言うと、まだまだだと思われる。時間がないかもしれないが、まだまだ工夫できるはずである。

[座長] 参考資料3にある明治の錦絵は貴重である。ほかの角度から見た錦絵もあるのか。

[JR] 鉄道の名所として多くの錦絵に描かれている。様々な角度もある。しかし、おそらく明治5年以前に想像で描かれた錦絵と、それ以降に実物を見て描かれたもの等が混在している。

[座長] 展示をつくるときに順次紹介していくと良い。この錦絵に対し1～4街区、5・6街区はそれぞれどのあたりなのか示してもらいたい。1～6街区は高輪築堤のどの範囲なのか。

[JR] 新橋～横浜間29kmのうち高輪築堤は2.7kmであり、1～6街区はおおよそ1.3kmとなる。錦絵の部分はおそらく築堤の南側だと考えられる。

[座長] この錦絵が2.7kmを示しているのか。

[JR] 私のイメージでは、錦絵は2.7kmのうち南側のおおよそ1/4程度の範囲が描かれていると考える。

[中井氏] この錦絵はかなりデフォルメされている。もう少し写実的な絵もあると思う。

[JR] 参考資料5により写実的な絵がある。様々な方のご意見では、現在の品川駅付近にあると想定される第8橋梁ではないか、という絵もある。

[本保氏] デザインについて参考資料5だけを見ると、賑わっていて良いかな、と感じたが、有識者の皆様の意見を伺うと、どこにでもある絵だと感じられた。そのままでは全く面白くない。ここを訪ねれば特別な場所であると想起できるようなものができていないといけない。どこにでもあるような情景では多くの方に来ていただけない。有識者の皆様の意見をしっかりと受け止めて、他とは違う特別な場所と感じられるデザインにしてもらいたい。

[中井氏] 私も同感で、参考資料5は現時点でダメ出しをしておいた方が良い。もう少し全体的に築堤をリスペクトした絵やデザインを考えてもらいたい。資料は4街区の一部の話だが、それ以外の部分も含めて是非有識者の皆様の意見を取り入れて検討してもらいたい。

[稲葉氏] 私も同感で、このままではどこにでもあるような絵である。これでは築堤の開業当時の雰囲気はわかるわけではなさそうだ。ここにしかないデザインとしなければならない。錦絵の話があるが、展示室まで錦

絵を見に行かなければならないというのではなく、ストリートファニチャーやサイン等を工夫し、当時の様子を現地でも視覚的に再現する工夫をしていただきたい。そして、海上築堤だったということを重要な記憶の一つとしてどうやって表現するかが課題である。ベンチを置く必要があるならば、可動式にするなど工夫があると良い。

[座長]

参考資料5の計画図は有識者の皆様が疑問を持っているということである。5・6街区はしっかりと遺構を調べて整備を進めていかなければならないが、5・6街区の整備内容の検討を進めるだけの材料は揃っているのか。

[JR]

5・6街区については、参考資料5の中央に平面図が入っているので参照いただきたい。1～4街区は記録保存調査を含めて必要な調査は終わっている。5・6街区は、一部黄色で示している箇所のみ先行工事の関係で現地確認を行い、記録保存を完了している。それ以外の部分については、築堤そのものを現物として確認できていない。現状では違う工事の作業ヤードになっているが、5・6街区については全体がわかっているわけではないので今後調査が必要になってくると考えている。

[谷川氏]

5・6街区については部分的な調査が行われており、山側の部分の調査において、高輪築堤の西側の一部が確認されている。良く残っていて、幅も想定より広い状況である。いずれ調査・保存等検討委員会で取りまとめたものを報告する。

[文化庁]

資料3の高輪築堤の価値のあり方の部分で、高輪築堤が土木構造物としての価値があるとは言いきれない、ということであるが、これは歴史的価値があるという前提に立ったうえでの発言と考えるがいかがか。

[副座長]

意図としては、文化財としての価値というのは基本的に史跡としての価値と捉えている。構造物としてどれだけ価値があるかについては疑問である。構造物としての価値は、ちょっと違うのではないかというのが印象である。鉄道システムとしての価値や、産業遺産としての価値、史跡としての価値を否定しているわけではない。構造物として文化財という目で見るとどのくらいの価値があるのかについては、ないとは言わないが、そこまでの価値とは思えないという印象である。この意図がわかるようにコメントを記載してもらいたい。

[文化庁]

説明を伺うとよくわかるので、記載方を考えてもらいたい。

[文化庁]

信号機土台部跡については、これまでの発掘調査で出てきたのが1箇所のみで、調査・保存等検討委員会の委員方で現地保存を検討したが、現地保存ができないので移築保存となった、ということなので、副座長の質問は成り立たないと思う。既に1～4街区の範囲の大部分は既に残されておらず部分的な史跡指定であり、その質問も私の方では分かりかねる。

[稲葉氏]

副座長の最初の質問とも関係するが、形あるものとして残されているものと、そうでないものとは保存の手法が違うということを理解する必要がある。世界遺産の推薦書を作成していく際の整理から考えれば、

副座長の最初の質問はインテグリティの話である。価値を伝えるものが全て残っているかどうかは、インテグリティの重要な指標の一つであるが、まずは価値についてもう少し細かく分析して文章を整えて整理しておく必要がある。「産業遺産の価値」と言うだけでは大雑把なので、これももう少し噛み砕いて考えて、近代遺産、産業遺産、さまざまに重なり合う価値の重複部分を整理し、最後に残る価値を書き上げたうえで、それが実際に残すものにどのように反映されているのかという1対1の価値の対照表を作っていく。その上で価値が全てのものに反映されているか、という検証を行うと、現在保存しようとしているものが足りる、足りない、ということが明確になってくる。そういう対照表を作っていく作業の必要があるということである。そのうえで指定するもの、指定しないものがわかってくることもある。さらには、これらを超えて指定文化財、指定されていない文化財の価値を考えると、どこで考えるのか、もしかしたら別の場所で議論すべきことなのかもしれない。

[座長]

高輪築堤の価値は、何といたっても鉄道システムとしての価値であると思う。この築堤がなければ29kmの鉄道は完成しなかった。土木建造物としての価値となると、例えば皇居の石積みなどと比較しても、独自性があるのかどうかという話になる。そこまでの独自性があるとは考えにくい。むしろ、鉄道システムとして近代化に貢献した価値が非常に高いという部分かと思う。

[稲葉氏]

土木構造物としての価値となると、史跡か建造物かの文化財指定の仕分けを越えている。土木構造物としての価値のうち、江戸時代の技術を継承したということについていえば、既に指定されて現地保存をしている時点で土木構造物としての価値はここで保存されていると考えられる。現地保存されている土木構造物の価値が唯一であるとか、それが珍しいかどうかという必要はない。それを超えて現地保存しているところで足りていない価値がどこにあるのか。例えばイギリスから導入された技術はどこに残っているのか。残っていないならどう展示して、伝えていくかではないだろうか。

[副座長]

端的に言うと、築堤がつくられていなくても新橋～横浜間の鉄道は、同じだけの歴史的価値を持っている。築堤があることが素晴らしいとか素晴らしいとか、そのような見方もあるのだろうが、本質的な問題は、築堤のかたちをとっていなくても、陸地を通っていても同じだけの価値があり、新橋～横浜間の歴史的価値は変わらないと考える。築堤を作ったことによる構造物としての価値はどこにあるのか、ということを知っている。

[小野田氏]

土木構造物としての価値は、イギリスの技術が初めて日本に本格的に導入されたのが、ここが初めてということである。なおかつ、第7橋梁の橋台は非常に象徴的な構造物で、旧来のランダムな石積みである城石垣とは異なり、イギリス流の真四角に石を成形してピラミッドのような石積みで行ったということが、まさにこの部分である。さらに当初の橋台と追加された橋台の仕上げが違うところや、途中から日本

流の間知石積みに変わってくるところなども興味深く、土木構造物として価値があると思う。西村氏の話で、連続性の重要性の話があった。富岡エリアは点状に価値があるが、ここは鉄道の連続性に価値があり、それを上手く表現できると良い。発掘調査でメインになっているのは築堤なのだが、調査では鉄道と陸地を結ぶ横仕切堤という連絡通路のようなものが所々にあり、それらは開発でなくなっているが、横仕切り堤がどの辺りにあって、こういった役割を果たしていたかなどもデザインに活かして考えてもらいたい。

[副座長]

その当時の技法、イギリスの技術を学んで構築したこと自体に意味がないと言っているわけではない。繰り返すが、そういう技法で作られた築堤をどういう観点で保存するのか、について聞いている。技術が明確にわかるものについては保存する価値があるのか、あるいはその技術で作られた築堤は全て保存する必要があるのか、そういうところに行きつくのではないかと思う。いずれにしてもここで議論して結論を出すのではなく、私自身も頭の整理をする。土木工作物として文化財としての価値があるのかという厳しい表現が議論を招く部分なので、改めて良い表現を考えたい。

[JR]

いくつか事業者に関係する部分について、中井氏から「継承と革新」の話があったが、相対するものではなく重ね合わせて新たな価値を生み出していくことは、事業者としても取り組んでいきたい。150年前にここで画期的なイノベーションが起きたということ、150年間にわたって鉄道と日本の発展をつないでいただいた場所、この場所が将来に向けた新たなイノベーションをおこす場所となるべく京急とともにプロジェクトに取り組んでいる。副座長から品川のまちづくりについてどのようなことを考えているのか説明を求められたこともあるので、次回京急と調整して説明資料を準備し、二つの公益についてご意見を頂けるようにしたい。また、ランドスケープについて色々ご意見をいただいたことに感謝する。私どもの取り組みもまだ甘いところがある。しかし1年半後に完成させなければならない部分もあり、時間がないところもあるが、次回も資料を用意して説明していきたい。厳しくも温かい貴重な意見に感謝する。築堤の価値についても様々な意見を伺えた。事業者としても、先人がつくったものの理解を深めたいと考えている。いただいた意見も踏まえ、もう少し価値を掘り下げて整理していきたい。いくつかご指摘を頂いている宿題にしっかりと取り組んでいきたい。

[座長]

参考資料5-2と5-3はまちづくりを優先したものになっている。資料4にある文化的評価、保存について上手く両立する形でまちづくりができるようにしてもらいたい。議題自体も、「まちづくりと文化財のあり方」ではなく、「文化財の保存をしっかりと考えたうえでのまちづくりのあり方」という表現が良いのではないかな。具体的にどうするかという部分をこれからもしっかりと議論していきたい。

[座長]

それ以外に意見がなければ、この議題を終了する。

5 その他

- [座長] 次回第9回は12月25日（月）14時30分開始を予定し、その次は2月の後半で調整している。事務局に依頼することは、何を議論するか説明してもらいたい。
- [JR] 今日いただいた意見を踏まえ、今回は深掘りできる部分を資料として説明し、資料3も整理して取りまとめたい。事業者のまちづくりのコンセプト、ランドスケープにおける文化財をしっかりと考えた景観計画を提示してご意見をいただきたい。2月は次回の議論を受けてとなるが、まちづくりの公益性と高輪築堤の公益性をどのように重ね合わせていくのかの議論を深められればと思っている。
- [座長] 次回には鉄道の錦絵で代表的なものをいくつか資料として配ってもらいたい。さらに言うと、そこに現在の位置を照合した解説を加えてもらえるとありがたい。
- [JR] 著作権等の確認も必要になるが、港区教育委員会の力も借りて、なるべくわかりやすい資料を準備したい。
- [文化庁] 東京都や港区とも相談するが、最近の発掘調査の進捗も報告したいと思っている。
- [座長] 是非お願いしたい。組織的に説明をしてもらえるとありがたい。
- [座長] その他意見や追加議題がなければ、閉会とする。

6 閉会

- [事務局 JR] いただいた意見は今後の検討に活かしていく。次回の第9回は12月25日14時30分開始を予定し、場所は現在調整中である。詳細は後日連絡する。
- [事務局 JR] 本日は終了とする。本日はありがとうございました。

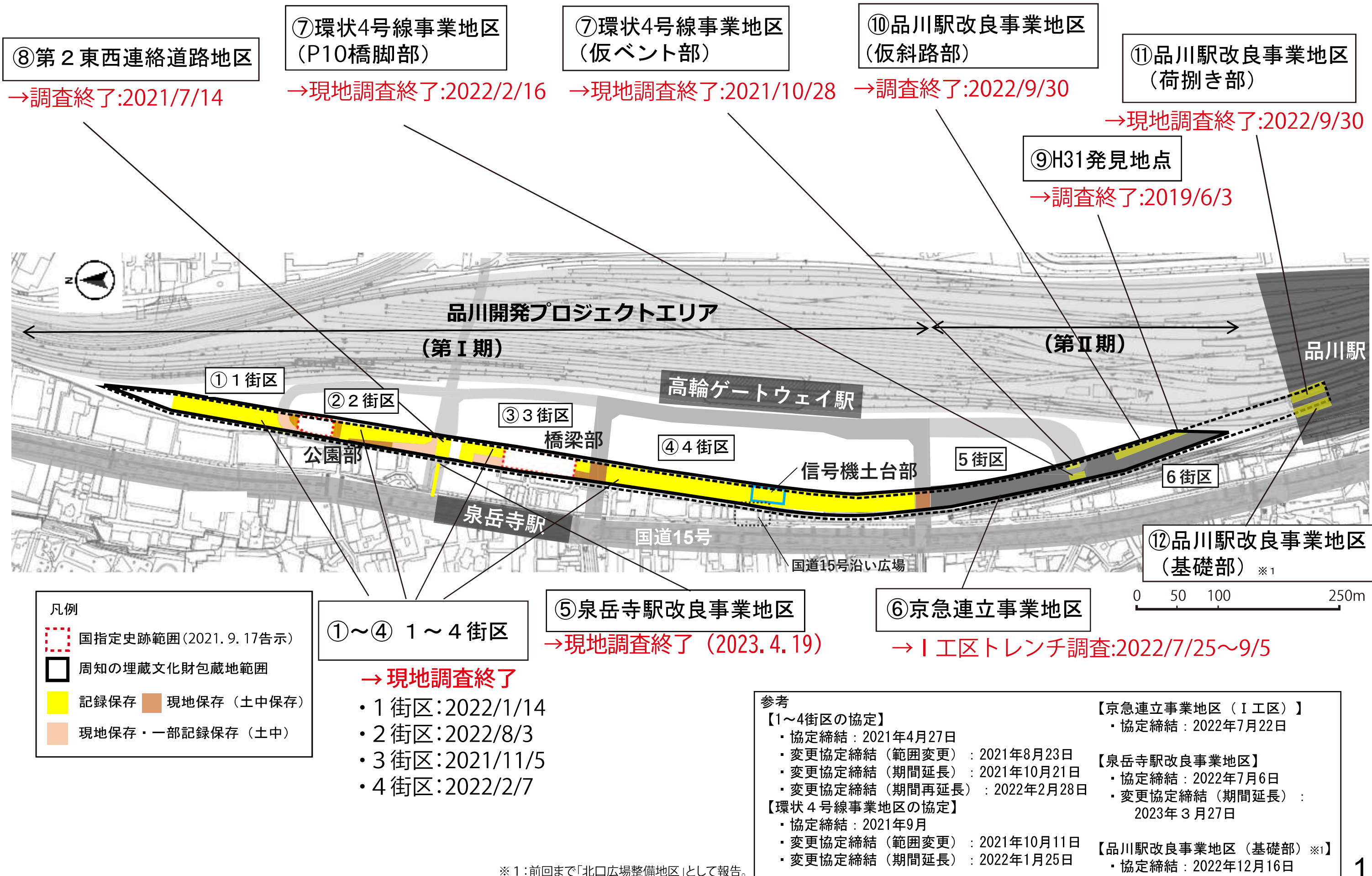
以 上

高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりについて

観 点	まちづくりのあり方 （「品川」というまちの特性と使命）	高輪築堤の価値のあり方 （文化財としての位置づけ）	高輪築堤の継承のあり方 （文化財の保存・公開方法）	これまでと今後の取組み （活かしていくべきこと）
これまで に 頂 戴 し た ご 意 見 （ 第 ⑥ 回 ～ 第 ⑧ 回 ）	【品川というまちの特性】 - 品川は近接する羽田空港のさらなる国際化や、リニア中央新幹線の発着駅になるなど、広域的拠点性が高まる稀有な場所。(⑥) - 今後は東京駅よりも品川駅が、日本の玄関口としての重要性を増していくのではないか。(⑥) 【品川のまちの使命】 - 国家戦略特区として、今後の日本の発展のために極めて重要で戦略的な場所である。(⑥) - 品川周辺のまちづくりは日本社会、経済の中で重要な意味を持つ、時間をかけて進められた一大プロジェクトである。(⑥) 地区一体のエリアマネジメントの仕組みづくりも考えられると良い(⑦) 【品川の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)	【鉄道にまつわる文化財としての価値の捉え方】 - 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) - 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) 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度した価値が高いと思われる。(⑧) 【幅広い価値の捉え方】 「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) 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) - 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) 【イギリスの技術が含まれることによる価値】 - 高輪築堤を含めた29kmの鉄道はイギリスの技術と日本の技術によって作られている点、イギリス人技術者が日本の技術者を育成した点を十分に調査し、説明・展示等ができると良い。(⑥) イギリスの技術が日本に本格的に導入されたのが、高輪築堤が初めてであることに土木構造物としての価値があると考える。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。(⑧) 【地理・歴史的観点による高輪築堤ならではの価値】 - 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。(⑦) - 石垣だけではなく、新橋～横浜間が日本の鉄道の出发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。(⑦) - 品川は東京の中心というわけではない。日本の近代化の出发点として、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)	【継承するものの考え方】 - 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。(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) - 史跡だけでもたくさんの価値が共存し、それらを全て保存するのは難しい。何を守り、未来に伝えるのかを示すことが答えになると思う。(⑥) 【移築保存の意義】 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) - 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。(⑦) 【様々な保存・展示方法】 - 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) - 文化財継承においては、モノだけでなく人も大事という考え方になっている。価値を維持しつつ、人に楽しんでもらい、繰り返し来てもらえる活用・展示が実現できると良い。(⑦) - ハード(モノ)だけの保存では、限られた人だけにしかアピールできないのではないか。ソフトとして、鉄道遺産の記憶なども含めて価値を表現できる空間を作っていけると良いと思う。(⑦) - 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) 【築堤をリスペクトしたランドスケープの構築】 - 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手早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) ここを訪ねたら特別な場所だと想起できるデザインを検討してほしい。どこにでもあるような情景では面白みがなく、誰も来ない場所になってしまう。(⑧)	【これまでの取組み】 - 保存活用計画のプレスを見たが、事業者として現地保存や公開にしっかり取り組んでいることが理解できた。(⑥) - 品川駅を中心にしっかりした開発が進められているなかで、文化遺産を保存・活用する際に重要なことは、日本の方だけではなく外国の方にも見てもらうことではないか。(⑥) 「外国の方も含めて多くの方に長く親しみを持っていただける保存や展示を考える」ことが大事で、引き続きその方向での取組みをお願いしたい。(⑧) ----- 【今後の取組み】 - 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。(⑥⑦) 鉄道博物館や旧新橋停車場等と連携した展示を行うことで、全体として理解を深められるようにすると良い。(⑥) - 錦絵を展示する際は、現在の位置を示す解説があると良い(⑧) 誰もが愛せる、話ができる保存や展示、賑わいづくりが重要。保存当初は注力できても、50年、100年と継続的に活用するのは大変。コミュニティ全体が史跡を大切にする仕掛けづくりも大切。(⑦) 5・6街区は部分的な調査を実施中。いずれ調査・保存等検討委員会で取りまとめたものを報告する。(⑧) - 東京都や港区と相談し、記録保存調査の進捗を報告したい。(⑧) ----- ・高輪築堤の調査状況 ⇒【資料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の取組み ⇒【資料4】
論 点	- 品川における開発の公益(まちづくりの意義) ⇒【資料4】(JR東日本) ⇒【資料5】(京浜急行)		築堤をリスペクトしたランドスケープ計画 ⇒【資料6】	
※ 凡例 ⑥:第6回会議(2023年6月20日) ⑦:第7回会議(2023年8月22日) ⑧:第8回会議(2023年10月23日)				

5・6街区における高輪築堤跡の調査成果について（概報）

【資料3】



凡例

- 埋立後の攪乱・整地層
- 埋立土B層
- 盛土A層
- 黒色土・黒色粘質土
- 盛土A構築後の自然堆積層
- 開業期(明治5年)以降の
自然堆積層
- 築堤構築前の自然堆積層
(貝層含む)
- 砂層(トレンチ7で確認)
- 盛土状黒色土層(トレンチ7・8で確認)

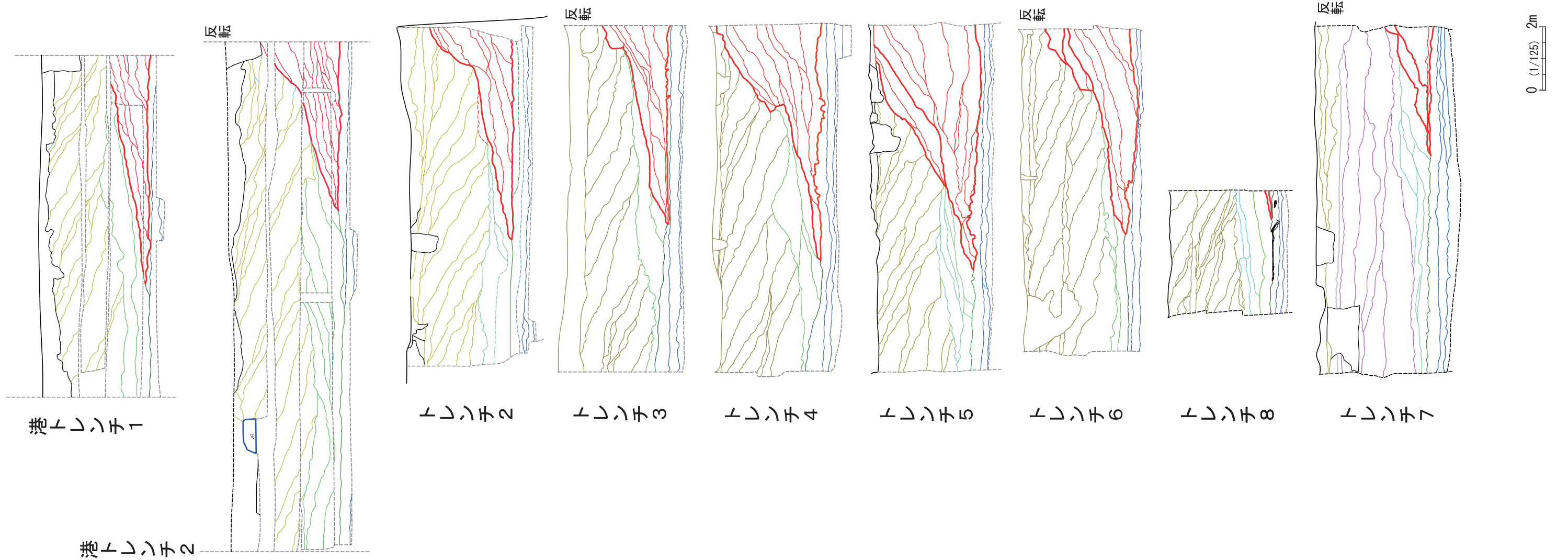
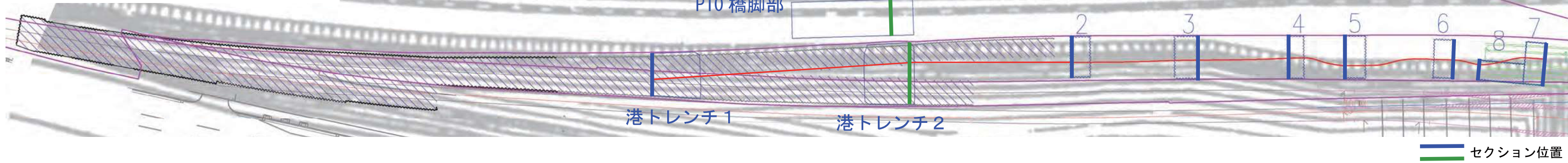
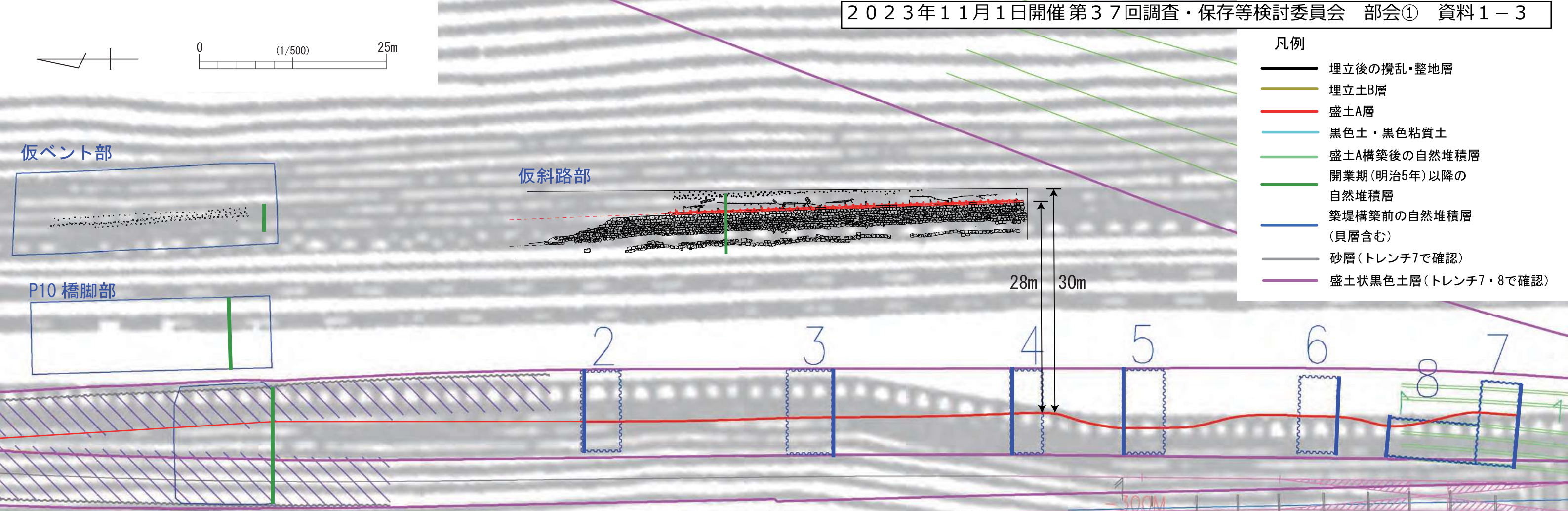


図2 各トレンチの東西セクション図（1/125）及び『東京五千分之一実測図』（明治20年）（1/1000）重ね図（仮斜路部：JR東日本提供）



港トレンチ2

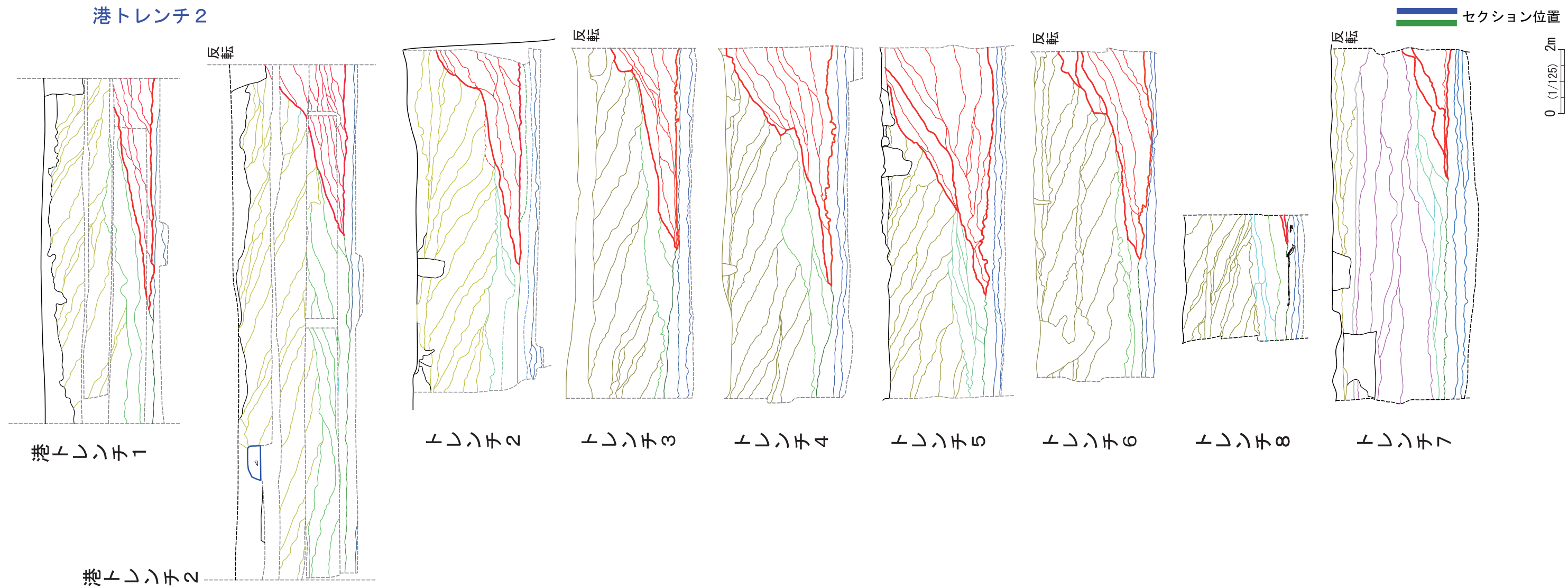


図3 各トレンチの東西セクション図 (1/125) 及び『東京五千分之一実測図』(明治20年)(1/500)重ね図(仮斜路部: JR東日本提供)

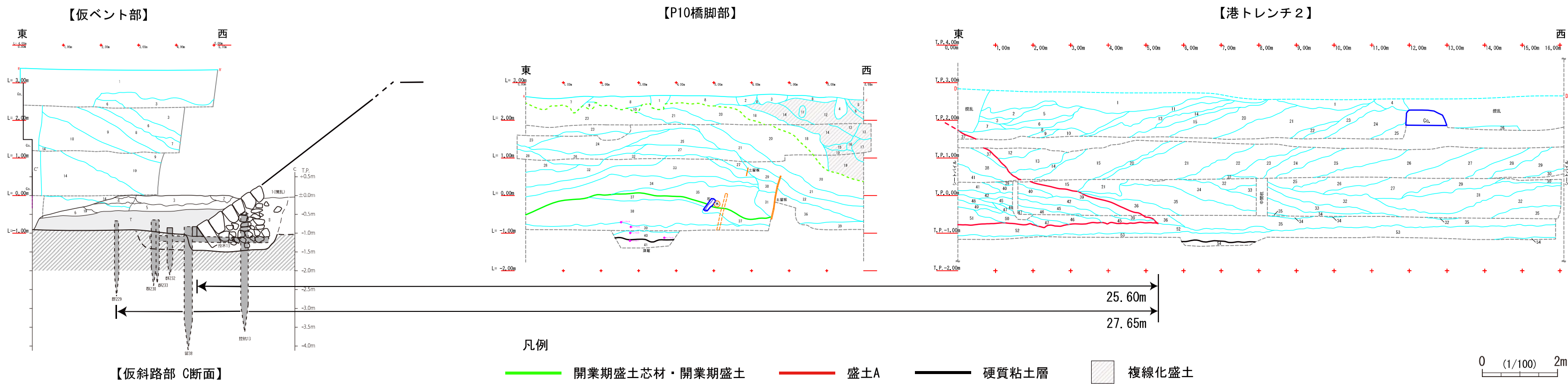


図4 各調査区の成果に基づく1工区高輪築堤東西断面合成図(1/100) (P10橋脚部・仮ベント部・港トレンチ2:港区教育委員会提供、仮斜路部:JR東日本提供図にそれぞれ加筆)

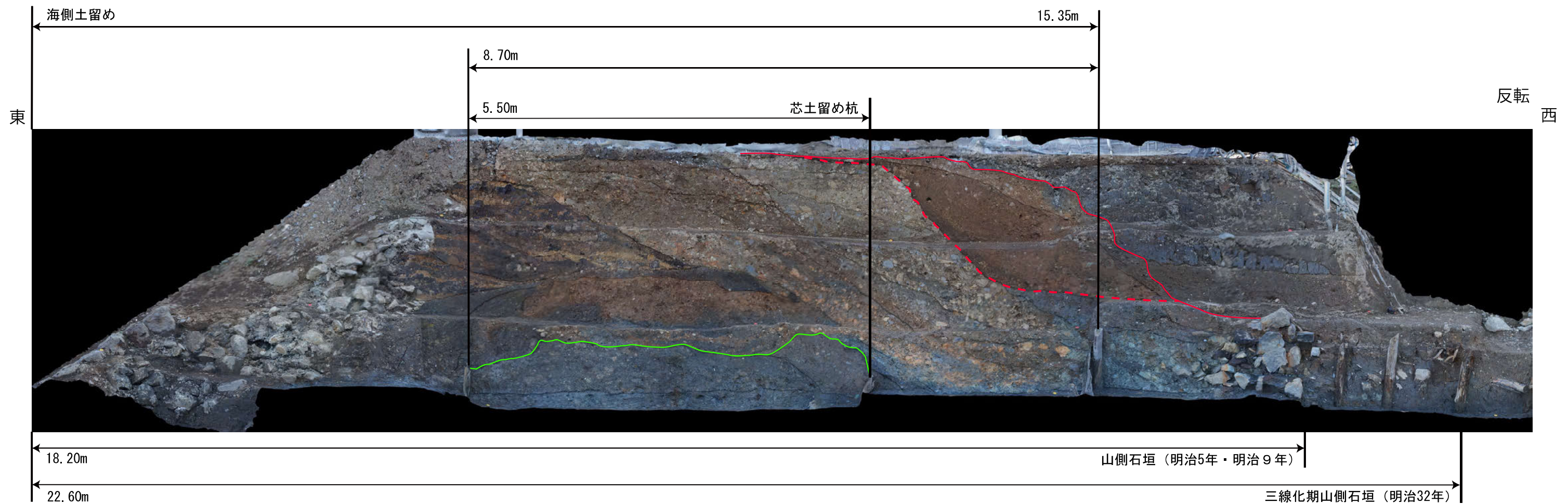


図5 参考 4-A区セクションオルソ画像(JR東日本提供画像に加筆)

■ 品川駅周辺エリアにおける上位計画

国家戦略特別区域及び区域方針（H28.1）

東京圏
目標

・2020年開催の東京オリンピック・パラリンピックも視野に、**世界で一番ビジネスのしやすい環境を整備**することにより、**世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点を形成**するとともに、**起業・イノベーションを通じ、国際競争力のある新事業を創出**

東京圏 国家戦略特別区域 区域計画（H28.4.13認定）

・品川駅周辺地区において、**駅前広場を介しまちと一体化する新駅設置**、**羽田空港国際化**、**リニア開業**、**品川駅再編**を見据えた**国際拠点に係る都市基盤を整備**

都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域 地域整備方針「品川駅・田町駅周辺地域」（H29.7改定）

整備の目標

・羽田空港の国際化やリニア中央新幹線の整備を契機に、広域交通の拠点性を強化し、**東京と国内外を結ぶサウスゲートにふさわしい交通結節点を形成**し、業務、商業、研究、交流、カンファレンス、宿泊、居住、教育、文化などの**多様な機能が集積する、魅力ある新拠点を形成**

品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（R2.3）

品川駅・田町駅周辺地域の将来像
「これからの日本の成長を牽引する 国際交流拠点・品川」

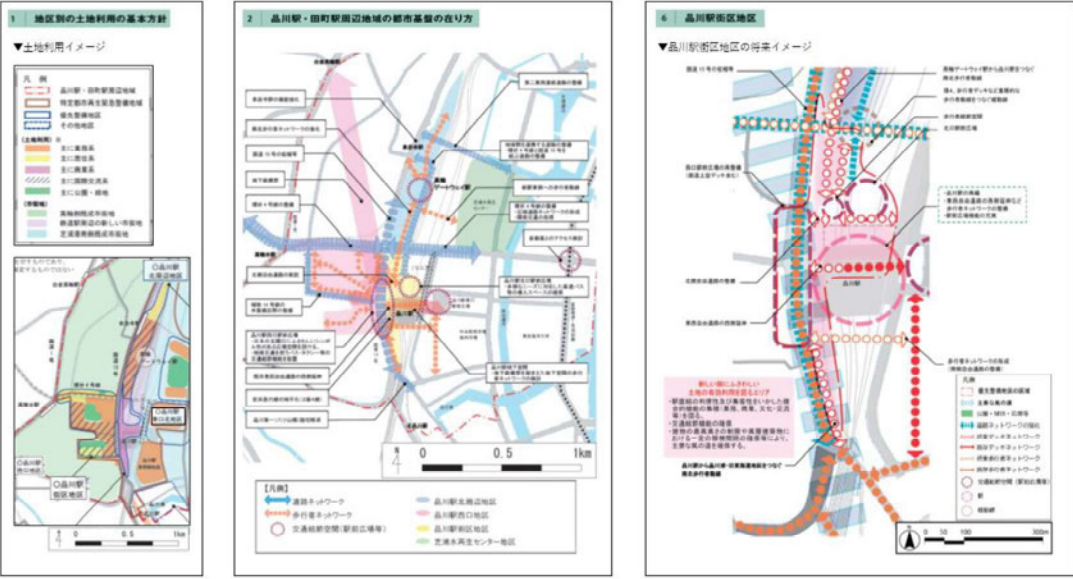
品川駅・田町駅周辺地域

これからの日本の成長を牽引する
国際交流拠点・品川

将来像1 国内外のビジネスパーソンの活力にあふれる最も進んだビジネスのまち

将来像2 世界の人々が集い交わる文化・知の交流のまち

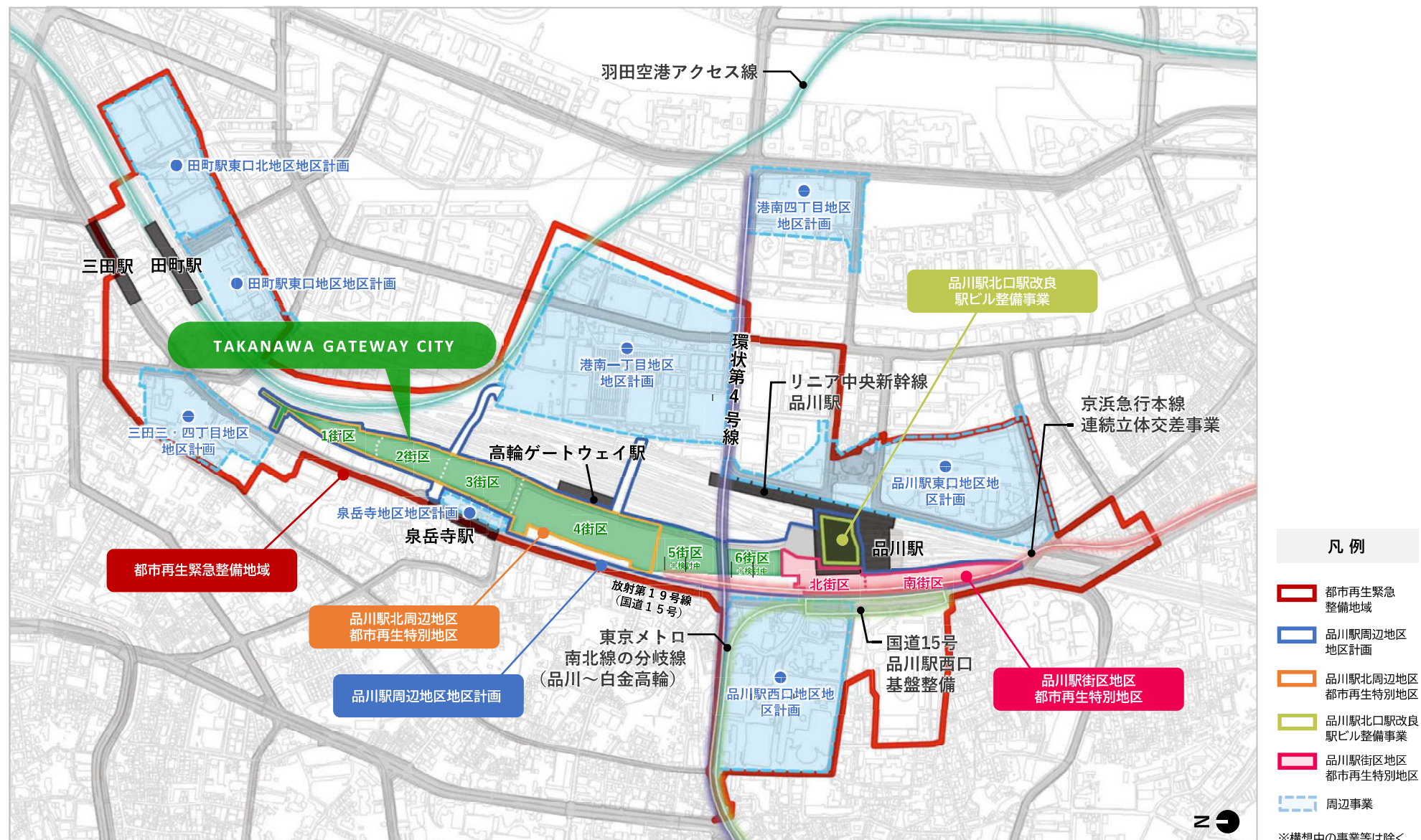
将来像3 世界に向けた次世代型の環境都市づくりを実現するまち



「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020」より抜粋・編集

品川駅周辺エリア全体で目指すまちづくり

■ 品川駅周辺エリアにおける開発の状況



品川駅周辺エリア全体で目指すまちづくり

■ 品川開発プロジェクト※の状況

※品川開発プロジェクトとは、TAKANAWA GATEWAY CITY、品川駅北口改良・駅ビル整備事業、品川駅街区地区（北街区）を包括する呼称



■ 品川駅周辺エリアにおける各事業の経緯

鉄道関連事業

- 2009年 品川車両基地再編工事着手（2019年 全7回の大規模線路切替完了）
- 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 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）
- 2019年3月 品川開発プロジェクト事業着手
- 2019年4月 国家戦略特別区域計画の内閣総理大臣認定（1～4街区 都市再生特別地区 都市計画決定）
- 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）
- 2022年4月 一般社団法人高輪ゲートウェイエリアマネジメント設立
- 2022年6月 品川駅周辺地区地区計画の変更（品川駅周辺の歩行者基盤等）
- 2023年8月 国家戦略特別区域計画の認定に向けた手続き開始（品川駅街区地区）
- 2024年度末 TAKANAWA GATEWAY CITY 4街区開業（予定）
- 2025年度中 TAKANAWA GATEWAY CITY 1～3街区開業（予定）



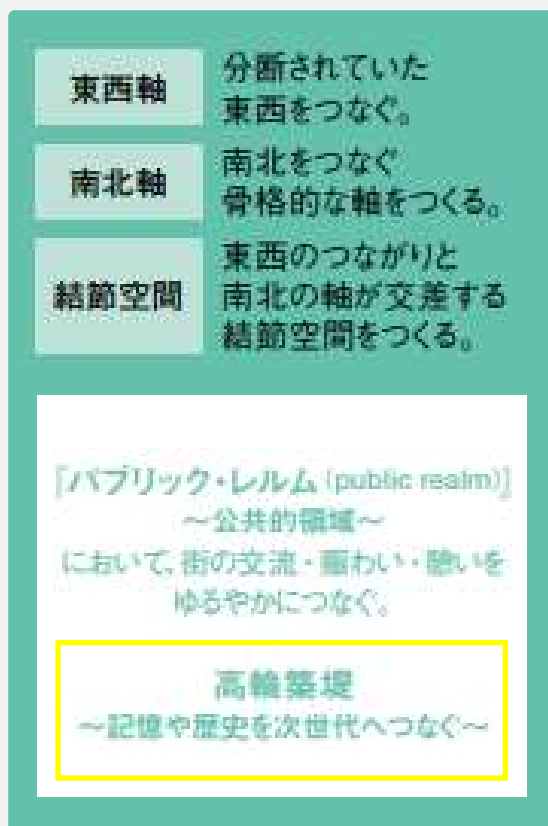
品川駅周辺エリア全体で目指すまちづくり

■ 品川開発プロジェクト周辺の位置付け等

品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン2021 (R3.9)

○高輪築堤の遺構の発見及び史跡指定されたことを背景に、H29 年に策定された「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン」を改定
○まちづくりの骨格に、「築堤の記憶と歴史を次世代へつなぐ」ことが新たに位置付けられた。

まちづくりの骨格



3 この街のつくりかた

高輪築堤の記憶や歴史を次世代へつなぐ。

日本の近代産業の始まりの象徴ともいえる築堤が出土したことを受け、まちづくりとの両立を前提として、学術的に価値の高い箇所の現地保存、移築保存を実施した上で、各箇所の特徴をいかした展示等を検討する。また、南北に細長い本地区の中でランドスケープ等に築堤石を活用することで、築堤に出会う機会を増やし歴史の継承を実現する。

街区公園隣接部の現地保存を行う。[史跡指定]

街区公園隣接部の約40メートル(史跡指定範囲)を街区公園や施設と一体的に公開等することで、築堤を身近に感じられる空間計画を行う。



街区公園隣接部の現地保存のイメージ



橋梁部の現地保存を行う。[史跡指定]

橋梁部を含む約80メートル(史跡指定範囲)について現地保存を行うことで、築堤建設当時の歴史を感じる場所をつくり、当時の風景を感じられる空間計画を行う。



橋梁部の現地保存のイメージ



信号機土台部の移築保存を行う。

信号機土台部を含む約30メートルを高輪エリアへの顔となる中央広場に移築保存することで、新しく生まれるまちへの玄関口となるような空間計画を行う。



築堤石をいかした連続的なランドスケープを計画する。

南北に細長い本地区の中で、ランドスケープ等に築堤石を活用し、地区内の統一感や場所性を高めるとともに、築堤を実際に触れられる設えとすることで築堤の記憶や歴史を次世代へ継承する。また、北口歩行者広場には築堤に関する情報発信機能を計画する。

高輪築堤の魅力を伝える体験をつくる。

AR・VR等の最先端技術を活用して建設当時の築堤や鉄道開業の風景を疑似体験できたり、周辺を回遊しながら、歴史や地域の魅力を体験できたりする仕掛けづくりに取り組む。



品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン

「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン2021」より抜粋

品川駅周辺エリア全体で目指すまちづくり

■ 品川駅周辺エリア全体で当社が目指すまちづくり

- ・ 150年前の鉄道開業というイノベーションにより、日本の近代化・高度経済成長の礎となった「品川」
 - ・ 国家戦略特区として、国内外との利便性が高い広域交通拠点と大規模なまちづくりによる国際ビジネス拠点の形成を推進
- ▶▶▶ 「これからの日本の成長をけん引する国際交流拠点・品川」を産官学が連携して実現

リニア中央新幹線による全国ネットワークの強化

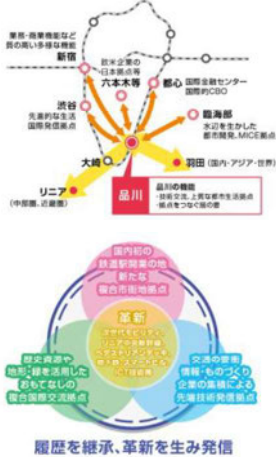


羽田空港へのアクセス



官民連携による「国際交流拠点・品川」の実現



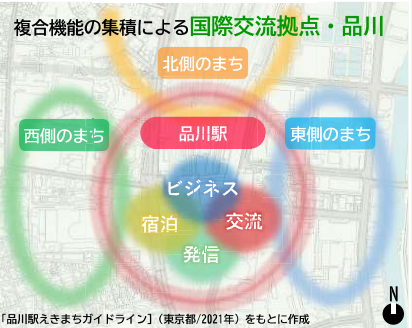


世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点の形成

品川を起点に継承と革新を発信

■ 多様な交通モードが接続され、複合機能の集積と周辺のまちとの連携により、世界や全国からヒト・モノ・コトが集まる、新たな価値の創出・発信拠点

複合機能の集積による国際交流拠点・品川



「品川駅えきまちガイドライン」(東京都/2021年)をもとに作成

150年の歴史を受け継ぐ鉄道事業

100年先のくらしづくり

駅

MICE

ビジネス

防災

医療

環境

文化

教育

エネルギー

高輪築堤

都市再生の貢献と都市基盤の整備により、まち全体で発信(実験・実証・挑戦)

日本全国・世界を繋げて生まれる新たなイノベーション

「100年先の心豊かなくらし」に向けて多様なパートナーとの共創により新たな価値が創出され続けるまちづくりで品川から日本を元気にしていく

大学

ラボ

スタートアップ企業

クリエイター

文化プログラム

エリアマネジメント

品川駅周辺エリア全体で目指すまちづくり

■「TAKANAWA GATEWAY CITY」で目指すまちづくり

【参考資料】2018年9月21日開催 第14回東京都都市再生分科会資料(都市再生特別地区(品川駅北周辺地区)都市計画(素案)の概要)より抜粋

方針1 世界につながり、地域をつなぐ、 エキマチ一体の都市基盤形成

- ①国際ビジネス交流拠点の顔となる、新駅前の重層的な広場の整備
- ②駅と街全体を一体的につなぐ交流空間の創出
- ③芝浦港南地区や高輪地区など周辺地域とつながる基盤整備

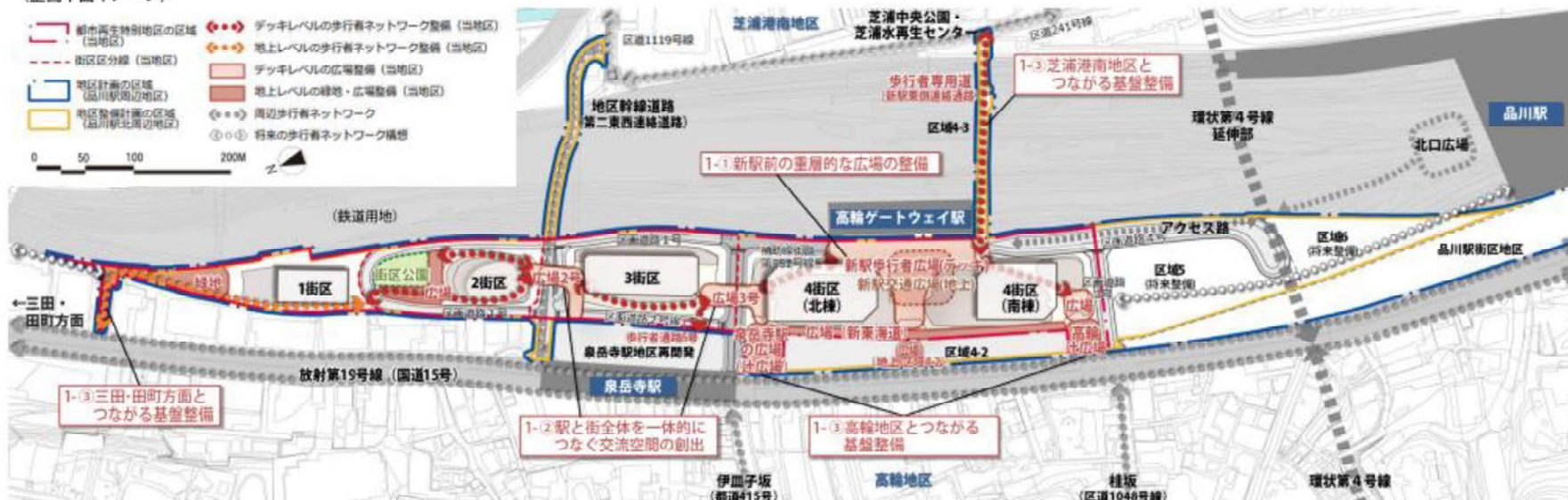
方針2 国際ビジネス交流拠点にふさわしい 多様な都市機能の導入

- ①文化・ビジネスの創造に向けた、育成・交流・発信機能の整備
- ②外国人のニーズにも対応した、多様な居住滞在機能の整備

方針3 防災対応力強化と C40が掲げる先導的な環境都市づくり

- ①地域の防災対応力強化とエネルギーネットワーク構築
- ②未利用エネルギーの有効活用と環境負荷低減

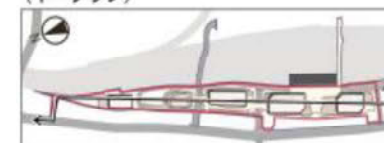
(整備平面イメージ)



(南北方向整備断面イメージ)



(キープラン)



品川駅周辺エリア全体で目指すまちづくり

■「TAKANAWA GATEWAY CITY」を拠点とした最近の取り組み

2023年5月16日プレス

JR東日本とKDDI 未来への実験場 「TAKANAWA GATEWAY CITY」で共創

～街の設備や人のデータを収集・分析し、
魅力ある分散型スマートシティを実現～

- 「TAKANAWA GATEWAY CITY」において、街の設備や街の人に関するデータを収集・分析するデータ基盤の構築を通して、新たなサービスの創出を可能にするまちづくりを進める。
- 街の施設・人に関するデータや両社の自社データをかけ合わせ、デジタル上でシミュレーションを行いリアルな街にフィードバックするデジタルツインを実施。それにより生まれる新たなサービスを日本・世界に発信し、人口減少や環境問題などのさまざまな社会課題を解決する分散型スマートシティの実現を目指す。



2023年9月20日プレス

JR東日本とシンガポール国立大学※1 連携協力の覚書を締結

～「TAKANAWA GATEWAY CITY」を拠点に
スタートアップエコシステムを構築～

- 日本とシンガポールを中心とした東南アジア地域におけるスタートアップエコシステムの構築に向け、スタートアップ企業の海外進出や、更なる国際交流機会の創出を共通の目的として、2023年9月19日に覚書を締結。
- 「TAKANAWA GATEWAY CITY」に、イノベーションと起業の拠点を整備。シンガポール国内最大のインキュベーション施設「BLOCK71※2」が世界各国に有する拠点と連携することで、JR東日本の多様な実証実験フィールド、NUSのグローバルネットワークといった両者の強みを活かし、相互にスタートアップ企業の海外進出を支援。



2023年10月25日プレス

JR東日本と東京大学 100年間の産学協創協定を締結

～日本で初めてプラネタリーヘルスを
テーマにしたキャンパス
「東京大学 GATEWAY Campus」開設～

- 100年先の心豊かな暮らしの実現に向けて、「プラネタリーヘルス」を創出するために、100年間の産学協創協定を締結。
- プラネタリーヘルスの創出を目的とした共創プロジェクト Planetary Health Design Laboratory を立ち上げ、JR東日本グループの駅・鉄道といったインフラを実験場として、東京大学の多様な先端的な知を実証し、未来の暮らしづくりに取り組む。
- TAKANAWA GATEWAY CITYに、日本で初めてプラネタリーヘルスをテーマにしたキャンパス「東京大学 GATEWAY Campus」を開設し、街を実験場として、世界中から集まる地球規模の社会課題の解決に取り組む。



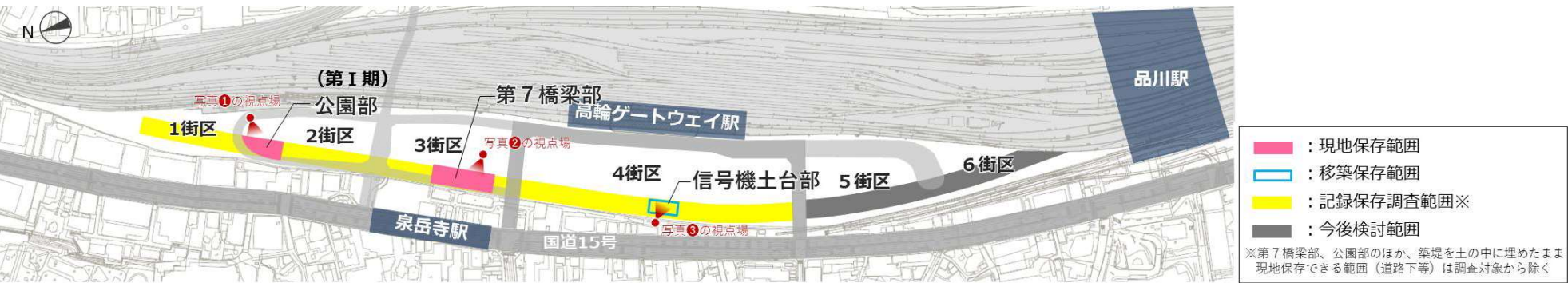
※1 「NUS」は、2024 年QS 世界大学ランキング(英国の教育評価機関調査)で8 位、アジアNO.1 の大学にランクインしています。
※2 「BLOCK71」は、シンガポール国内外のスタートアップ企業や多様な人材が集まるスタートアップ集積拠点です。

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の取組み

高輪築堤調査・保存等検討委員会により、以下の調査・保存方針が取りまとめられた。

- ・第7橋梁部を含む約80メートル（3街区）の現地保存
- ・残存状況が良好である公園部約40メートル（2街区）を現地保存
- ・信号機土台部を含む約30メートル（4街区）を移築保存
- ・記録保存箇所については、詳細かつ慎重な調査を行う

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



【参考】2022年11月9日開催 第23回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料2-2「調査進捗資料」より抜粋

高輪築堤跡(港区No.208)埋蔵文化財調査の進捗について

地 点	協定日	着手日	区割り	海側石垣		築堤上面 (ハラスト)	築堤内部 芯材	山側石垣		終了確認日	保存関係	調査特記内容
				開業時 石垣等	波除杭			開業時 石垣等	3線時 石垣等			
①1街区	2021/4/27 2021/8/23 (変更協定) 2021/10/21 (変更2回目) 2022/2/28 (変更3回目)	21/5/24	A~D (4区)	○	○	○	○	△	○	2022/1/14		・笠石?出土 ・芯材に瓦片を利用 ・芯材に破砕瓦を利用(B区) ・築堤構築以前の遺構を確認(B・C区)
②2街区		21/6/21	A~E (5区)	○	○	○	○	○	○	2022/8/3	A区 (40m史跡指定2021/9/17 告示)	・築堤上面のまぐら木痕 ・双頭レール出土 ・芯材に土丹塊を利用(C区) ・開業時の北横仕切堤を確認(2E-2区) ・笠石?出土 ・まぐら木付チェアー出土
③3街区		21/5/24	A~D (4区)	○	○	×	○	○	○	2021/11/5	D区 (第7橋台含む80m史跡指定 2021/9/17告示)	・第7橋台(D区)
④4街区		21/5/17	A~I (9区)	○	○	×	○	○	○	2022/2/7	E区 (信号機跡含む30m移築保存)	・海側石垣上に張り出し部を確認(信号機跡か) ・B区山側で横仕切堤確認 ・まぐら木付チェアー出土 ・チェアー一体での出土 ・十字組基礎×2(信号台部)

第7橋梁部



公園部



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の取組み

国家戦略特別区域計画に位置付けられたまちづくりに向けて、工事に着手した後に発見された高輪築堤を現地保存するために、事業者としても取組みの意義を理解し、関係行政からのご支援を前提に大幅な計画変更を行い、高輪築堤の現地保存を実現した。

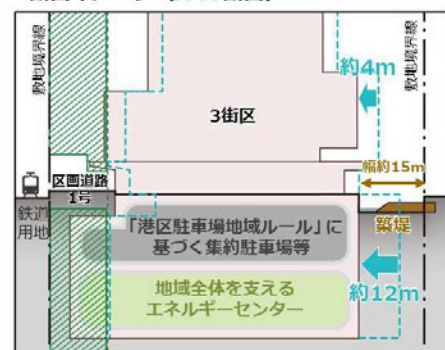
- 3街区：築堤現地保存に必要な空間を確保するため、大幅な設計変更を行い、建物位置を最大12m移動させる大掛かりな計画変更を実施
- 2街区：築堤現地保存が可能となるよう、1・2街区間の歩行者デッキの形状変更を実施

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

■ 3街区（橋梁部）

…築堤保存に必要な空間（幅約15m）確保のため、建物位置を鉄道用地側（東側）へ移動（地上約4m、地下約12m）
立体道路制度を適用し、区画道路1号の上下空間を活用することで、地域全体を支えるエネルギーセンター等の機能を確保
これに伴い、重複利用区域の設定、容積率の最高限度の変更、壁面の位置の制限の変更、高さの最高限度の変更を行う

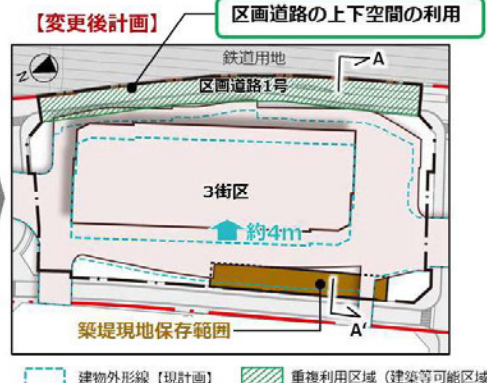
断面イメージ（A-A'断面）



平面イメージ【現計画】



【変更後計画】



※保存及び公開方法等は今後検討



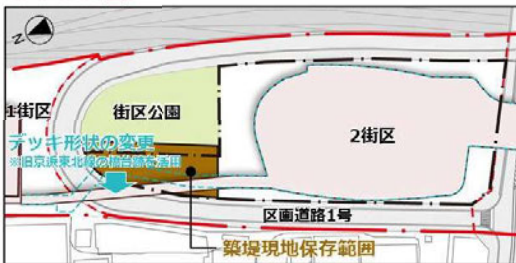
■ 2街区（公園隣接部）

…公園隣接部における築堤保存のため、1～2街区間デッキの形状を変更

平面イメージ【現計画】



【変更後計画】



- 都市再生特別地区の区域（当地区）
- 敷地境界線
- 建物外形線【現計画】

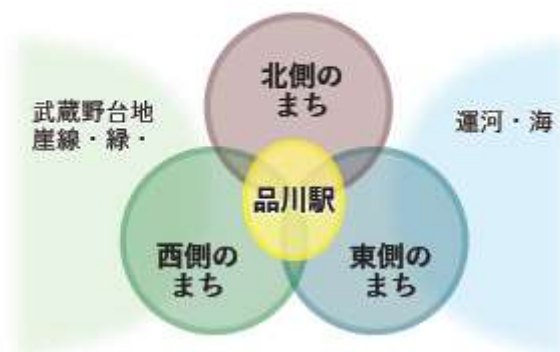
※保存及び公開方法等は今後検討



■ 計画地の特性および課題

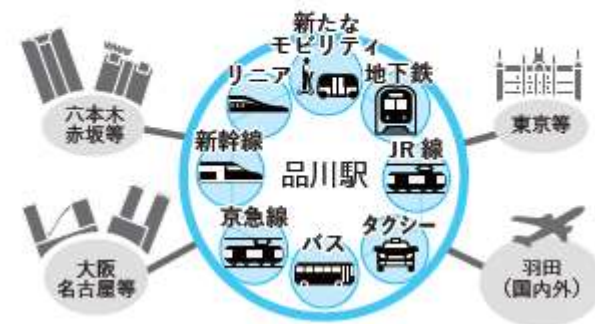
- 品川駅の西側、北側、東側のまちはそれぞれ異なる地形、歴史、土地利用を有しており、品川駅はそれら個性的な三つのまちの結節点である。
- 品川駅は、各種鉄道や新幹線・リニア中央新幹線、地下鉄、新たなモビリティ、バス・タクシー等、国内外を結ぶ多様な交通モードの結節点である。
- 利用客の乗り換え利便性の観点から見ると、分かりやすさ、移動しやすさという点では改善の余地があり、今後は、国内外を結ぶ交通結節点として、駅機能の強化が求められる。

個性ある三つのまちの結節点



出典：「品川駅 えきまちガイドライン 創造編 2023」

多様な交通モードの結節点



出典：「品川駅 えきまちガイドライン 創造編 2023」

■ 上位計画等による計画地の位置付け

都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域 地域整備方針 「品川駅・田町駅周辺地域」(内閣府 2022年4月改定)

- 品川駅を中心とした鉄道施設の機能更新や駅前広場・歩行者空間などの都市基盤整備により、広域交通の拠点性を強化し、東京と国内外を結ぶサウスゲートにふさわしい交通結節点を形成
- 品川駅周辺では、新幹線や羽田空港などへのアクセスの利便性、臨海部、東京南部の産業とも連携可能な立地特性や、運河などの地域資源を生かし、業務、商業、研究、交流、宿泊、居住などの多様な機能が集積する、新拠点を形成

品川駅・田町駅周辺 まちづくりガイドライン2020 (東京都 2020年3月)

<品川駅・田町駅周辺地域の将来像>

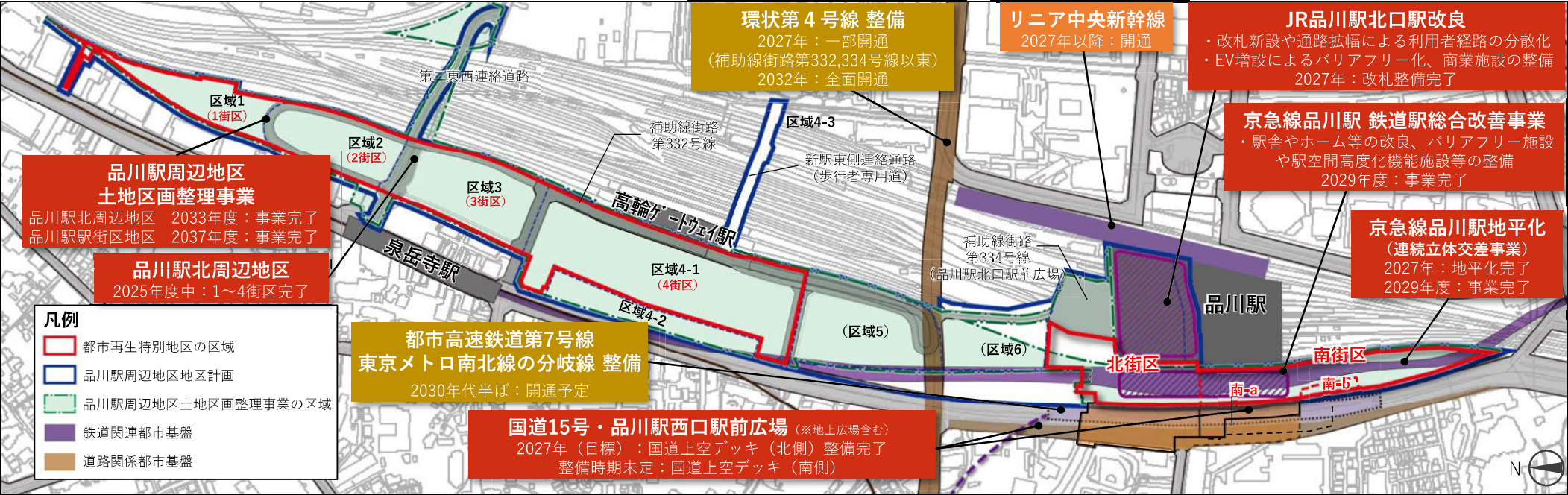
『これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川』

<まちづくりの考え方 一品川駅街区地区一>

- 品川駅街区地区は品川駅直近又は隣接する国道15号沿道市街地などのポテンシャルの高い空間を有効活用することにより、国道沿道の街並みや都市機能の維持改善、オープンスペースの確保を進め、品川駅とその周辺が調和したまちづくりの実現、本地区周辺の市街地に対する防災性向上への寄与、及び住宅市街地と商業・業務市街地をつなぐ多様な都市機能が集積した魅力ある都市空間の形成を目指す。
- 以上の都市機能については、機能の高度複合化や集約的な高層化などにより新しい顔にふさわしい土地の有効利用を図るエリアとし空間形成を誘導する。
- 今後、リニア中央新幹線の始発駅の開業に併せ、品川駅を再編していくことで、機能的で分かりやすく、高い利便性を備えた国内有数の交通結節点を形成していく。

**高質な広域交通結節点の形成と多様な機能の集積による新拠点の形成により
『これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川』を実現していく**

■ 計画地周辺の基盤整備状況



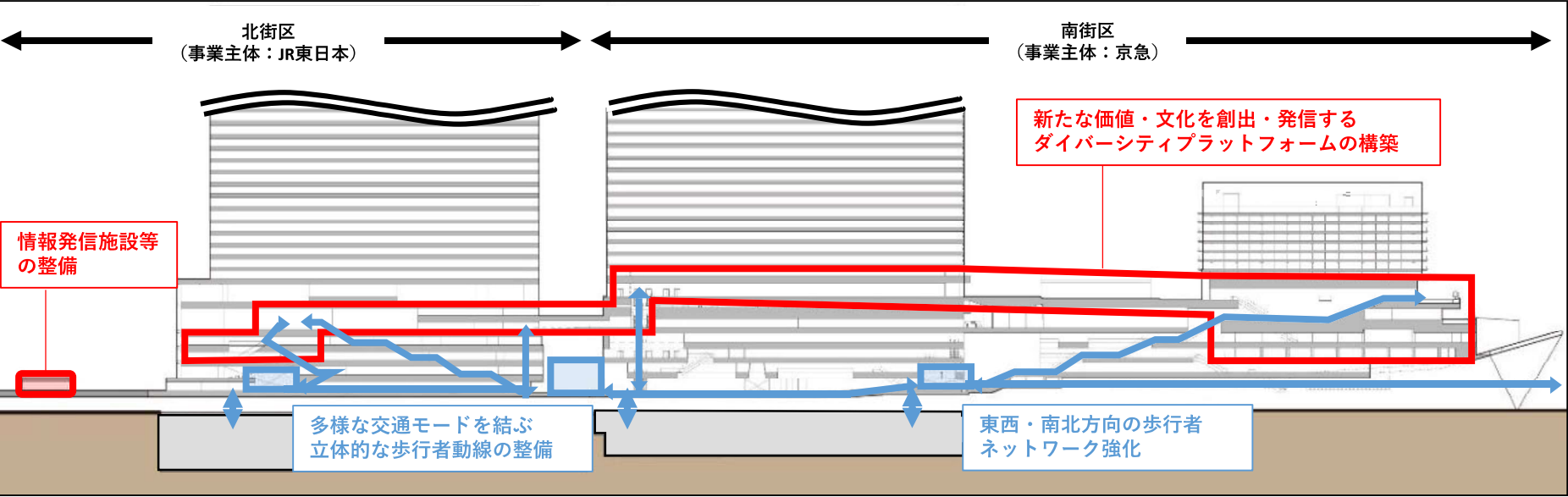
出典：国家戦略特別区域会議 東京圏 第26回東京都都市再生分科会 資料 1

品川駅周辺においては、**2027年以降のリニア中央新幹線の開通**とともに、**品川駅周辺地区土地区画整理事業**や**J R 品川駅北口駅改良**、**京急線品川駅地平化**、**国道15号・品川駅西口駅前広場の整備**などが進行している。

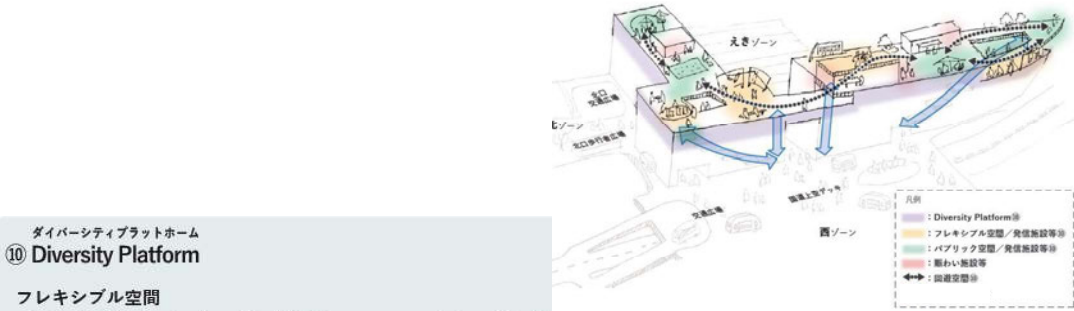
また、広域的な道路ネットワークを形成する**環状第4号線の整備**が進んでおり、将来的な**東京メトロ南北線分岐線の整備**も予定されている。

■ 都市再生への貢献

(参考)ダイバーシティプラットフォームについて



出典：国家戦略特別区域会議 東京圏 第26回東京都都市再生分科会 資料 1（「方針1」「方針2」を示す部分を抜粋）



ダイバーシティプラットフォーム
⑩ Diversity Platform

フレキシブル空間

- ・西側（国道上空デッキ、交通広場側）において、多くの歩行者が往来し、天候に左右されない屋内には、国内外の企業・大学・研究機関・人材等が集まり、その時代ごとに求められる新技術・新製品等の開発・研究等に向けた共同プロジェクト等が行える〈フレキシブル空間〉をつくる。

パブリック空間

- ・西側（国道上空デッキ側、交通広場側）において、多くの歩行者（国内外の企業・大学・研究機関など）が往来し、まちへの見晴らしが確保できる開放的な場所には、〈フレキシブル空間〉やホテル・MICE 等と連携し、新たな出会いや活動を偶発的につくりだす、日常一般に開放された屋上広場などの〈パブリック空間〉をつくる。
- ・北側（北口歩行者広場、北口交通広場側）において、多くの来街者（国内外の企業・大学・研究機関など）が往来し、線路上空の見晴らしが確保できる開放的な場所には、空に大きく開いた線路上空という新しい品川の風景を楽しみ、憩える場として日常一般に開放された眺望広場などの〈パブリック空間〉をつくる。

発信施設等

- ・西側（国道上空デッキ側、交通広場側）において、〈フレキシブル空間〉〈パブリック空間〉などの中や面する場所には、新技術や新製品等の実証実験や品川の歴史・地域資源・企業の取組みなどを発信する〈発信施設等〉をつくる。

回避空間

- ・〈フレキシブル空間〉や〈パブリック空間〉、〈発信施設等〉などを連続的・有機的につなぐ〈回避空間〉をつくる。

出典：「品川駅 えきまちガイドライン 創造編 2023」（右上図は左下図の内容と一致するように凡例一部修正）

方針 1 えきとまちをつなぐ一体的な都市基盤整備

- ① 土地区画整理事業や駅改理事業、国道整備事業、西口地区等の周辺開発と連携した、東西・南北方向の歩行者ネットワークの強化
- ② 地下鉄新駅や駅前広場、J R 線・京急線など多様な交通モードを結ぶ立体的な歩行者動線の整備による交通結節機能の強化

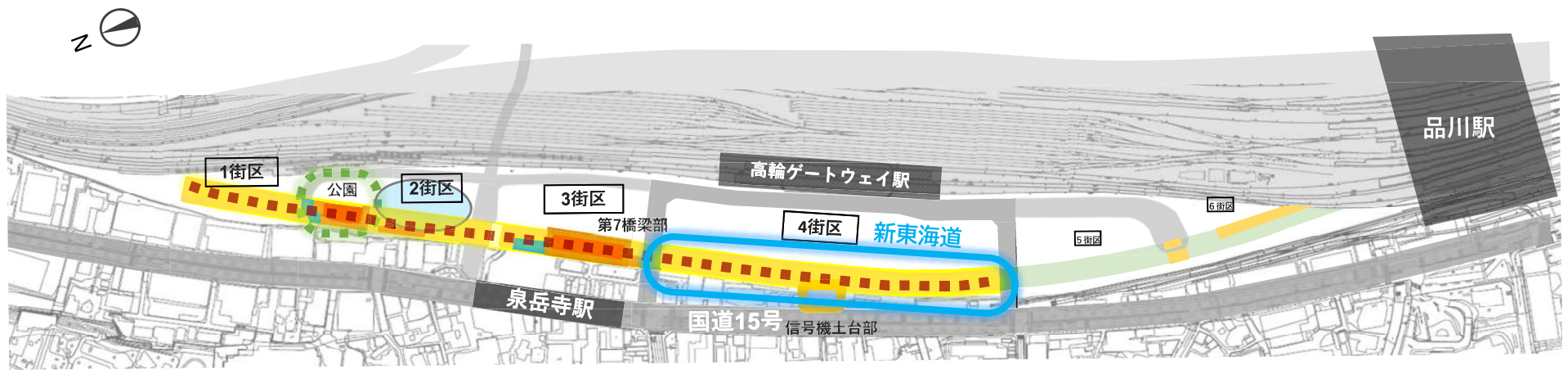
方針 2 国際交流拠点にふさわしい都市機能の導入

- ① ビジネス交流促進・協働支援により、新たな価値・文化を創出・発信するダイバーシティプラットフォームの構築
- ② 日本各地の魅力や品川駅周辺の歴史・文化などの地域資源を伝える情報発信施設等の整備

方針 3 防災機能強化と先導的な環境都市づくり

- ① 防災機能強化に向けた帰宅困難者支援機能や自立・分散型エネルギーシステムの構築による災害時のエネルギー供給機能の確保
- ② 先導的な環境都市づくりへ向けた環境負荷低減への取組

出典：国家戦略特別区域会議 東京圏 第26回東京都都市再生分科会 資料 1（補足部分を一部修正）



全体配置図

新東海道のコンセプト

当初

これから

□品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン 新東海道近景コンセプト

方針5

計画指針4

ヒューマンスケールな
賑わいや変化が
感じられる景観を
つくる。

かつての東海道や宿場町のような賑わいを、
現代のデザインと多様なアクティビティ（出
来事）で楽しめる居場所を目指す。



高輪築堤の「記憶、連続性」を表現し、このまちを象徴する
広場をつくる



高輪築堤の記憶・連続性を表現するランドスケープ計画

①「築石の活用」 海側の石積み、山側の石積みを表現



「高輪築堤」山側の垂直の石積み



「高輪築堤」海側の傾斜した石積み



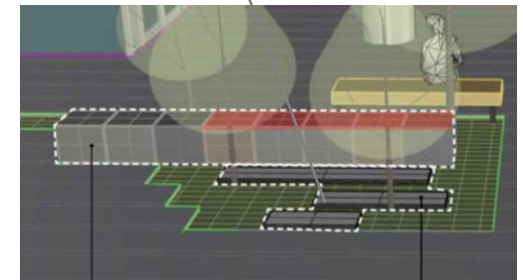
ランドスケープの中で築石を積んだイメージ



「霞が関コモンゲート」の床石



「東京大学」の床石



足元の敷石として活かしたイメージ

記録保存調査で取り外した築石を活用して広場の外構計画に活かします

使用する築石は、信号機跡の再現で使用しなかった石のうちから、なるべく現地に近いものを採用します

海側は、約30度の角度で一段ずつ並べる布積みを表現し、山側は垂直に積みます。垂直に積んだ石は座れるベンチとしての機能も持たせます

高輪築堤の記憶・連続性を表現するランドスケープ計画

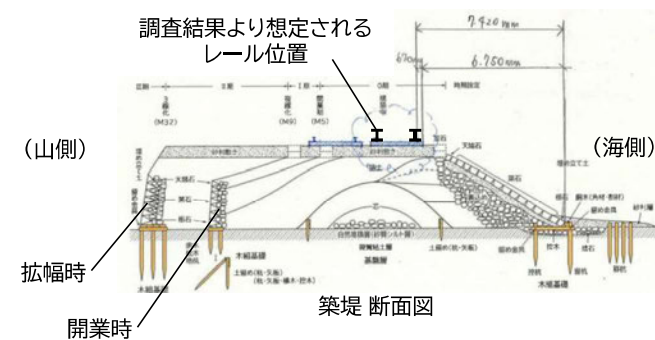
②「レールを再現」 開業期の軌道位置にレールを埋込む



レールの埋め込み



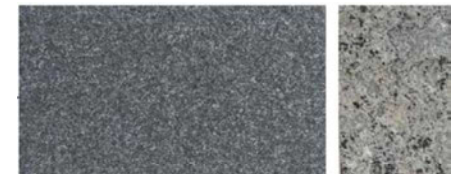
点群データ(3D座標)のイメージ



高輪築堤の記録保存調査および点群データより、明治5年の開業時の軌道位置(単線)を想定し、その位置にレールを埋め込むことで、日本で初めて鉄道が走った場所の記憶を表現します

高輪築堤の記憶・連続性を表現するランドスケープ計画

③「ゆるやかに弧を描く鉄道らしい風景を」を床仕上げで表現



使用する床石のイメージ
ボーダーを入れることで流れを強調

海岸線をゆるやかに弧を描く鉄道らしい景観を思い起こせるように、床石の張り方(ボーダー)で高輪築堤の線形を表現します

高輪築堤の記憶・連続性を表現するランドスケープ計画

④最新のデジタル技術を活用したAR体験



ランドスケープでの表現に加え、AR等のデジタル技術を活用することで、高輪築堤の歴史や価値および当時のまちの様子などを感じられる取り組みを行います



視点①



視点②

