

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

日時：2024 年 12 月 23 日（月）14:30～16:30

場所：JR 東日本会議室

次 第

【全体会】

- (1) 開会
- (2) 第 12 回（9 月 30 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（前回資料の修正） 【資料 2】
 - ・「日本の近代化の物語の中にある高輪築堤」の
ストーリーとそのデザインについて 【参考資料 1】
- (4) 第Ⅱ期エリア確認調査の状況について（報告） 【資料 3】
 - ・一般見学会の開催について 【参考資料 2】
- (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】
 - ・TAKANAWA GATEWAY CITY 【参考資料 3】
—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
 - ・将来に向けた活用・継承・情報発信の取組み
- (6) 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 12 回）

開催記録

I 開催概要

日 時： 2024（令和 6）年 9 月 30 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（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）	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（東京大学名誉教授・ライト工業株式会社 R&D センターテクニカルオフィサー） ・谷川 章雄 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 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 ・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 ・東日本旅客鉄道株式会社 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	

当日配布資料：次第

資料 1 [第 11 回（6/10）有識者検討会議議事録案]

資料 2 [有識者検討会議運営要領の改定について]

資料 3-1 [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 3-2 [高輪築堤の保存・継承の取り組みについて]

資料 4 [高輪築堤が目指す移築の方向性について（信号機土台部）]

共有 [第Ⅱ期エリア確認調査の着手について]

共有 [初代門司港駅遺構にヘリテージアラート]

II 議事要旨

1 開会

- 第 12 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 11 回（6/10）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 運営要領の改定について

- 資料 2 について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕有識者の任期について委員全員の再任をお願いしたい。併せて運営要領の改定として、これまでの本検討会議におけるご議論・ご意見の経過を踏まえ、第 2 条目的及び第 4 条・第 12 条検討事項に「高輪築堤の価値及び保存・継承のあり方とまちづくりの両立」という項目を加えることを提案したい。

- 本検討会としては任期の更新、要領の改定を了承する。（座長）

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について

4.1 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 3-1 について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕資料は本検討会の第 6 回～第 11 回における高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりに関する議論内容をサマリー（案）として取りまとめたものとなる。

- 「イギリスの技術と日本の技術によって作られた」とあるが、鉄道はイギリスの近代技術、築堤など土木的要素は日本の技術という表現の方が実態を反映している（座長）
- 同じく、近代化における鉄道の意義について、近代化を促進する重要な機能を果たしたという趣旨が望ましい。（座長）
- 「重要文化財は『典型的なもの』『特徴的なもの』が選ばれ残されている」とあるが、そうであるから、高輪築堤は史跡には指定されたが重要文化財ではないという理解で良いか。（稲葉氏）

← 一般論として重要な文化財という意図である。（事務局 JR）

→ 重要文化財と書くと特定なものとなるので注意して記載すべきである。（稲葉氏）

- 高輪築堤は史跡指定されており、現地保存もしているが、その築堤自体は重要文化財ではないという理解で良いか。（副座長）
 - ← 難しい課題提起だが、高輪築堤全体のうち、一部分のみを現地保存しているので重要文化財としていないのだと思う。（文化庁）
 - 典型的なものを優先して残すという考え方は、史跡でも重要文化財でも同じと考える。（副座長）
 - ← 有形文化財建造物と史跡の二者に優劣はない。高輪築堤の場合、史跡に指定する判断がなされ、有形文化財建造物にはあたらないということであると考え。（稲葉氏）
 - 現時点では史跡として整備するが、その土地の上に文化財が載っている状態である。将来的にこの部分を重要文化財にする判断もあり得るのではないか。（副座長）
 - ← 現時点では分からないが、将来的に重要文化財となる可能性はある。正確には、将来の重要文化財の担当者に聞いていただくことになるだろう。（文化庁）
 - ← 選ばれ残されたものは「指定された文化財」という言い方が適切である。指定された文化財が「典型的なもの・特徴的なもの」とする定義については文化庁から意見が出るかもしれない。（稲葉氏）
- 「③高輪築堤の継承のあり方」にある、「日本初の鉄道という歴史的背景を様々な場所で語り、床面デザインに活かす」という文章を正確に意図が伝わる文章に修正してもらいたい。（中井氏）
- 「高輪築堤の継承のあり方」として、物理的な継承のみではなく、もう少し大きく考えて、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。日本の鉄道が狭軌でスタートしたことが、その後、世界的に見ても革命的な鉄道のあり方としての新幹線を生み出した。（西村氏）
 - 新幹線の技術は「どうしても標準軌を作りたい」という熱意があったからプロジェクトとして成立した。その物語は日本の鉄道150年の歴史である。（小野田氏）
 - 高輪築堤の場で、日本の鉄道の出発点であることに焦点を当てた展示施設もしくは博物館をしっかり作ってもらいたい。（座長）
 - ← 4街区にて狭軌のレールを表現するが、狭軌から標準軌、新幹線や日本の鉄道の発展といった情報も加えて伝えられるようにしたい。（JR）
- 新幹線は日本がゼロから作ったのではなくフランスの高速列車を踏まえているのではないか。（座長）
 - ← 日本がフランスの技術を活かして実現した。（小野田氏）
 - ← 日本の新幹線は、全く新しい鉄道路線、鉄道システムを作って、新しい都市を発展させる起爆剤にもなっていたところに独自性があると考え。（西村氏）
 - 技術的に見て、日本の新幹線はゼロから作られたのではなくフランスの技術を日本が発展させたという点も意義深い。（座長）
- 「②高輪築堤の価値のあり方」について、水運と陸運の結節点などが地域史の中核となるが、そういう視点も価値として伝えられると良い。（小野田氏）
- できるだけサマリーと一覧表をあわせて公開した方がわかりやすい。（谷川氏）

4.2 高輪築堤の保存・継承の取り組みについて

●資料 3-2 について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕JR として、高輪築堤の発見からこれまでの議論や将来に向けた取り組み等を取りまとめた資料である。

- 旧新橋停車場については、鉄道があったことをリスペクトしていない開発計画であったと思う。継承はデザインやディテールだけではなく、リスペクトされるものを継承する計画を立て、実現するという考え方を大切にしてほしい。（西村氏）

← 西村氏は以前より全体のデザインを考えておられるが、具体的にどういうイメージを持てば良いか、できれば次回以降に示してもらえるとありがたい。（副座長）

- 高輪築堤において、日本で最初に鉄道を敷設した新橋～横浜間 29km の歴史的意味を、小さい子供から大人まで分かるような展示を考えてもらいたい。また、デジタル技術を活用して、海外からも高輪築堤の情報を得られるようにしてほしい。（副座長）

→ 記録史の編纂において、鉄道の開業が日本の近代化においてどういう意味を持っていたか、しっかりと取りまとめてほしい。（座長）

← 「新橋～横浜間の記録史の編纂」は私が監修するので、頂戴したご意見を踏まえて作業を進める。展示に関しては、子供が興味を持てる場所もあると良い。（小野田氏）

- 資料 3-2 は基本構想の段階であり、詳細は今後の設計において深まっていく。その過程で私たちが共通認識として持っているものから変わってしまうことも多々あるので、情報共有を十分に行ってもらいたい。（稲葉氏）

- 将来に向けて資料に記載されたことが全部できるのか、あくまで予定であるという注意書きを入れたほうが良い。現時点ではまだ技術的に難しいこともあり得る。（中井氏）

- この資料は今後時間が経つにつれて、様々な知見が加わり、調査も進むことによってバージョンアップしていくと良い。（谷川氏）

- JR 東日本の保存と継承の取り組みという整理の中で、6 街区の記録保存箇所の範囲に京急連立事業に伴う東京都の調査範囲が描かれているが、どういう考えか。（東京都）

← 客観的に記録保存を行った箇所の情報を載せた図であり、これまでの歩みという意図である。書き方については今後相談したい。（事務局 JR）

- 5・6 街区について調査が進んでいるとのことだが、次回以降で良いので 5・6 街区の具体的な開発計画を提示してもらいたい。（副座長）

← 第Ⅱ期エリア（5・6 街区）については案はあるが、各種協議前の段階のもので、今後、有意義なご議論を頂くためにどのような情報が提示できるか、社内で検討する。（JR）

- この資料は各委員会における有識者、行政の皆さまの有意義なご意見・ご助言・ご指導を頂いてきた成果であり、その旨を記載したい。当社以外の調査の部分については改めて記載方法を調整させてもらいたい。（JR）

- 調査や整備については相応のコストがかかるが、文化財行政や UR の支援をいただいて進めてきている。民間事業者として、その成果をしっかりと関係者に説明できるように、引き続き進めていきたい。（JR）

5 高輪築堤が目指す移築の方向性について（信号機土台部）

- 資料4について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕信号機土台部はこれまで本会議でも様々な意見をいただいていた。JRとしては移築保存に現地保存と同じくらいの価値を置き、整備を進めていきたいと考えている。移築保存とすることで、土中保存や現地保存ではできない展示や解説を行うことができる。そうした移築ならではの展示を説明する。

- 本日欠席の本保氏から事前にいただいた意見を紹介する。（事務局 JR）

過去のを、現在の資源を使い、未来に向かって価値を作っていくことが信号機土台部の総体的な価値になる。また、まちづくりの価値向上にもつなげていくことが重要である。信号機土台部の移築を通して企業として、保存・維持のために努力していることをアピールし社会に理解してもらうことも必要である。（本保氏）

- 都市部における文化財の活用は非常に難しい。現地保存できない場合のセカンドベストとして移築の価値を考えてもらいたい。信号機土台部の移築は文化財保存活用の観点で意義のあることとなる。さらには、信号機があることで、よりシンボリックな整備になる。（副座長）

→ 日本全体で文化財は現地保存ではなくてはならないという意識が強く間違っていないが、移築保存にも意義がありアスワンハイダムを作るときにアブシンベル神殿を移築して、世界遺産になったことが移築保存の価値の典型例である。信号機土台部はJRが苦勞して移築を実施するという点で、象徴的な意味のある施設になると思う。（座長）

- 整備基本計画の策定において、あまり細かく復元すると、あたかも本物がそのままあったと勘違いされる可能性もあり、復元方について議論している段階である。（中井氏）

- 信号機土台部の移築は、現地保存はできなかったが場所を移しても同じものを見ていただく、ということが基本的な考え方である。一方で実際は山側の法面は発掘調査をしておらず、海側も上部の半分程度は壊れているため、これらの部分は歴史的事実に基づいて復元するという形になる。信号機の土台は2つ発見されたことも重要で、それを活かした整備を行い、調査の所見を活かした形で復元してもらいたい。（谷川氏）

- 良い広場ができると思うが、歩行者動線や周囲との建物の関係性、各階のレベルなどを把握して、将来的にどうなるのか知りたい。（西村氏）

← 中央広場は高輪ゲートウェイ駅の正面に当たり、改札のあるデッキレベルから大階段で地上の広場に下りてくる場所である。信号機土台部は掘り込んで作るのもその脇を歩行者が通行する形となる。地上レベルは広場に面して店舗を整備する予定であり、ある程度の来訪者はあるものと考えている。（事務局 JR）

← 4-2街区の建物が全て完成するのは2030年頃であり、中央広場についてはその完成に合わせて整備されることになる。（事務局 JR）

6 その他

(1) 第Ⅱ期エリア確認調査の着手について

- 情報共有として第Ⅱ期エリアの築堤の確認調査について説明する。（港区）

〔説明概要〕トレンチ1～9の場所で港区立会いのもと調査を進めている。9月18日から作業を開始した。今後、進捗等について報告させてもらいたい。

（2）初代門司港駅遺構にヘリテージアラート

- 初代門司港遺構のヘリテージアラートに関する新聞記事を紹介する。（座長）

〔説明概要〕初代門司港遺構のヘリテージアラートに関する取材を受け、高輪築堤が非常に良い取組み例として紹介されている。新しいまちづくりと文化遺産の保存の両立、現地保存と記録保存だけではなく移築保存の観点もあるという話をした。

（3）その他

- 次回議論する内容を説明してほしい。（座長）

← 第Ⅱ期エリア（5・6街区）の計画内容として、どういう提示ができるか検討する。
その他調査の進捗を報告いただくほか、本日いただいた指摘を踏まえて議題を整理する。
（事務局 JR）

7 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] ただいまより、第12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] 本日は本保氏、オブザーバーの老川氏、古関氏が欠席となる。
- [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11回（6/10）有識者検討会議 議事録確認

- [座長] 議事録について、毎回しっかりとした資料を作成いただき、感謝する。各委員で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 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。有識者の任期について、委員全員の再任をお願いしたい。併せて運営要領の改定として、これまでの本検討会議におけるご議論・ご意見の経過を踏まえ、第2条目的及び第4条・第12条検討事項に「高輪築堤の価値及び保存・継承のあり方とまちづくりの両立」という項目を加えることを提案する。また、第8条において事務局担当部署の名称変更、別途名簿における所属部署名称等の変更を行いたい。本日欠席の本保氏からは任期、改定共に了承を得た。オブザーバーの老川氏からは改定の趣旨を明確にすべきだが委員会に一任するという意見を得た。オブザーバーの古関氏は、改定について了承、任期は委員会に一任するという意見を得た。
- [座長] 質問、意見はあるか。
- [座長] 「高輪築堤の価値及び保存・継承のあり方とまちづくりの両立」については、本検討会議で当然議論していく内容であり、会議の目的等に追加することで良いと考える。会場からは意見がないようなので、委員会としては任期の更新、要領の改定を了承する。
- [座長] 他になれば次の議題に移る。

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について

4.1 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3-1について説明する。資料は本検討会の第6回～第11回の議論内容を高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまち

づくりに関するサマリーの案として取りまとめたものとなる。本日の議論で了承をいただいた内容で案を取ることにしたい。品川のまちと高輪築堤の関係性については、開発の公益と文化財保全の公益の両立、品川全体の価値向上のチャンスなどまちづくりのあり方については、品川のまちの特性や国家戦略特区として日本の発展のために重要な場所であるということ、日本の玄関口であるということ、地区一帯のエリアマネジメント等が挙げられた。品川のまちと高輪築堤の関係性については、両立の観点では「国家戦略特区としての開発の公益」と「文化財を守ることの公益」の両立、一企業利益よりも「社会の利益」を考える都市開発、「文化財の保護を十分に踏まえたうえでのまちづくり」等が挙げられた。築堤を活かしたまちづくりの観点では、築堤を活かし「品川全体の価値を高められるチャンス」であること、品川地区全体の価値を高めて「賑わい」をもたらす、「文化的公共空間」を作る、歴史も踏まえて「これから先」のまちづくりを考える、「過去から現在、未来につながる文化」として発信する等が挙げられた。高輪築堤の価値のあり方については、高輪築堤の伝える価値として、「保存活用計画書」に定める本質的価値に加え、日本近代化の出発点、新橋～横浜間29kmに日本最初の鉄道という歴史的価値があること、イギリスの技術と日本の技術によって作られたこと、イギリスの技術が日本に本格的に導入された土木構造物が現在の鉄道技術に至る連続性、近代遺産、産業遺産としての価値、鉄道史だけではなく地域史における意味、土木構造物としての独自性や独特性があるというよりは鉄道システムとして近代化に貢献した価値が高いこと等が挙げられた。高輪築堤の価値のあり方としては、「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る、築堤という構造物に限定せず、ダイヤを作成する技術やソフトまで「全てを含めて鉄道を語る」、150年前の史跡というだけでなく「150年前から現在までの変遷」と「現在から未来につなげていく」ことを俯瞰する観点を持つこと、築堤があったというストーリー、海上築堤であったことも重要な記憶の一つであること、現地保存・公開する高輪築堤こそ「本物」である、と理解してもらう、「希少価値を提供」し理解してもらう等が挙げられた。高輪築堤の継承のあり方については、保存の考え方として、基本的には現地保存が最善であること等が挙げられた。移築の考え方としては、高輪築堤は土と石での構成であり、石だけ移築する信号機土台部は高輪築堤自体の移築とは呼べない等が挙げられた。高輪築堤の継承のあり方としては、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ること、線的な施設があったことをデザインで可視化することで文化的なアピールにつなげる、高輪築堤をリスペクトしたデザイン等が挙げられた。これまでと今後の取組みについては、これまでの取組みの評価として、3街区の第7橋梁部及び2街区の公園部について現地保存を、4街区の信号機土台部を含む約30mは移築保存をしっかりと行っている、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と評価をいただいている。今後の取組みに活かしていくべきこととしては、活用・展示・デザインのあり方、開発計画のあり

方、推進体制のあり方に関する観点が挙げられた。以上が挙げられた意見を取りまとめたものとなる。

[座長] 1 ページ目の左下の「①高輪築堤の伝える価値」にある、「イギリスの技術と日本の技術によって作られた」という表現について、イギリスの技術と日本の技術が対等に見て取れるが、鉄道はイギリスの近代技術が中心で、築堤など土木的要素は日本の技術という理解であり、そのような表現の方が実態を反映する。同じく、近代化における鉄道の意義について、近代化を促進する重要な機能を果たしたという趣旨が望ましい。

[座長] 質問、意見はあるか。

[稲葉氏] 2 ページ目について、「重要文化財は『典型的なもの』『特徴的なもの』が選ばれ残されている」とあるが、そうであるから高輪築堤は重要文化財には指定されていないという裏の意味はあるのか。史跡には指定されたが重要文化財ではないという理解で良いか。

[事務局 JR] 重要文化財に限定した記載ではなく、一般論として重要な文化財についての記載という意図である。

[稲葉氏] 重要文化財と書くと特定のものとなるので注意して記載すべきである。

[副座長] 文化財の考え方について意見する。史跡の概念は歴史的に重要な土地に着目して指定したものである。城郭などでは、領域全体を史跡に指定し、史跡の中に建てられた建造物に価値があれば重要文化財にも指定するという理解である。高輪築堤は史跡指定されており、現地保存もしているが、その築堤自体は文化財であることは間違いないが、重要文化財まではならないという理解で良いか。

[文化庁] 難しい課題提起だが、高輪築堤の全体領域は海上部の 1.5km になり、今回現地保存できるのはその一部となる。建物でいうと一部だけが残っているという状態で、恐らく一部なので重要文化財としていないという考え方なのだと思う。

[副座長] 文化財を保存する場合、全て保存するという概念は理想的ではあるが現実的ではない。そうすると典型的なものを優先的に残すということになる。これは史跡でも重要文化財でも同じと考える。そういう考え方ではないということであれば、どういう考え方なのかを説明してもらいたい。

[稲葉氏] 重要文化財と国指定史跡は、いずれも指定手続後の話なので、この場合は有形文化財建造物と史跡の議論となり、この二者にどちらが重要であるかという優劣はない。史跡とするのか、有形文化財建造物とするのか、あるいはその両方なのかという判断でいうと、文化庁では史跡として指定する判断がなされ、有形文化財建造物にはあたらない、ということであると考える。

[副座長] 現時点では史跡として整備するが、その土地の上に文化財が載っている状態である。将来的にこの部分を重要文化財にする判断もあり得るのではないかと考えている。

- [文化庁] 現時点では分からないが、将来的に重要文化財となる可能性はある。正確には、将来の重要文化財の担当者に聞いていただくことになるだろう。
- [稲葉氏] この資料で言う「重要文化財」は文化財一般論であるとするならば、選ばれ残されているものは「指定された文化財」という言い方が適切である。指定された文化財が「典型的なもの・特徴的なもの」とする定義については、もしかしたら文化庁から意見が出るかもしれない。
- [中井氏] 2 ページ目右上の「③高輪築堤の継承のあり方」にある、「日本初の鉄道という歴史的背景を様々な場所で語り、床面デザインに活かす」という文章が分かりづらいので、正確に意図が伝わる文章に修正してもらいたい。
- [西村氏] 2 ページ目の「高輪築堤の継承のあり方」として、物理的な継承のみではなく、もう少し大きく考えて、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。最初に狭軌で作られたことが、その後の日本の鉄道のあり方を規定している。その後の標準軌への強い思いが満州鉄道などに向かい、新幹線を生み出した。専用線を引いて高速化する発想は当時の欧州などにはなく、新幹線は世界的に見ても革命的な鉄道のあり方である。この根源に、日本の鉄道が狭軌でスタートしたということがある。新幹線は ICOMOS の将来世界遺産に入るべき鉄道 8 路線に選定されている。その原点である狭軌や、関連する様々な設備モジュールは大きな価値があるものになる。鉄道が日本でスタートするときのあらゆる設備や仕様の初期値として、その後の全ての鉄道につながっていく。継承のあり方について物語をさらに大きく捉えると、もっとクリエイティブなデザインのあり方や可能性があると思う。
- [座長] 大宮の鉄道博物館の展示は充実しているが、この高輪築堤の場で、日本の鉄道の出発点であることに焦点を当てた展示施設もしくは博物館をしっかりと作ってもらいたい。
- [谷川氏] もともと議事録があって、議事録を一覧にまとめたものがサマリーのようなものなので、さらにサマリーのサマリーができた形になっており内容が難しい。できるだけサマリーと一覧表をあわせて公開した方がわかりやすいのではないかなと思う。
- [小野田氏] 新幹線の技術は「狭軌というコンプレックス」があり、「どうしても標準軌を作りたい」という熱意があったからプロジェクトとして成立したものと思う。その物語は日本の鉄道 150 年の歴史である。
- [小野田氏] 1 ページ目の右下の「②高輪築堤の価値のあり方」について、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、養魚場としたり、伊豆の物産を集めて商売を行ったりと、様々な使われ方をしていたようである。そのような地域の歴史も伝えられると良い。

- [JR] 4 街区にて狭軌のレールを表現するが、狭軌から標準軌、そして新幹線や日本の鉄道の発展といった情報も加えて、しっかりと伝えられるようにしたい。
- [座長] 本題ではないが、新幹線は日本がゼロから作ったのではなくフランスの高速列車を踏まえているという説もあるかと思うが、ご存知の方がいらっしゃれば教えてもらいたい。
- [小野田氏] フランスは戦後に旧ドイツの技術を取り入れて交流電化を実現する。そして高速列車にこだわり時速 300km も実現した。一時はフランスが世界の鉄道をリードしていた。その時に日本も技術者を派遣して学んでおり、新幹線につなげていった。フランスからするとフランスの技術協力により日本がフランスの技術を活かして新幹線が実現したということになる。
- [西村氏] フランスでは全く新しい鉄道路線、鉄道システムを作るという発想は無かったのではないかと。日本はそれを行って、さらには新しい都市が発展する起爆剤になっていったところに独自性があると思う。
- [座長] 技術的に見て、日本の新幹線はゼロから作られたのではなくフランスの技術を日本が発展させたという点も意義深い。
- [座長] このあたりで次の議題に移りたい。

4.2 高輪築堤の保存・継承の取り組みについて

- [事務局 JR] 資料 3-2 について説明する。JR として、高輪築堤の発見からこれまでの議論や取り組みを取りまとめた資料である。2・3 ページにこれまでの検討経緯を示す。4 ページに高輪築堤を現地保存・移築保存するために進めてきた取り組みを示す。5・6 ページに高輪築堤を現地保存・移築保存するために変更したまちづくりの内容を示す。7・8 ページ目に記録保存調査のこれまでの概要を示す。9 ページ目に公開に向けた取り組みとして保存活用計画の策定や保存のための各種試験の実施内容を示す。10 ページ目にこれからの公開の取り組みに関する検討内容を示す。11 ページ目に高輪築堤に関する理解を深める取り組みとして点群データを活用した動画作成やギャラリー整備、AR コンテンツの展開、旧新橋停車場跡との連携など検討している内容を示す。12 ページ目は高輪築堤の記憶や連続性を表現し継承していく取り組みの内容を示す。
- [座長] 質問、意見はあるか。
- [西村氏] 11 ページに「旧新橋停車場との連携」とあるが、汐留では線路でつながるべき位置に近接して巨大なビルが建っており、鉄道があったことをリスペクトしていない開発計画であったと思う。鉄道があったことをリスペクトして区割りや道路計画を行えばもっと違うものになった。高輪での継承においては、デザインやディテールだけではなく、リスペクトされるものを継承する計画を立て、それを実現するという考え方を大切にしてほしい。

- [中井氏] 11 ページの「将来に向けた…」と記載されていることを全部実現できるのか、と感じるところがあり、あくまで予定であるという注意書きを入れたほうが良いと思う。全て実現してほしいが、現時点ではまだ技術的に難しいこともあり得るのではないかなと思う。
- [副座長] 西村氏は以前より全体のデザインを考えておられるが、具体的にどういうイメージを持てば良いか、できれば次回以降に示してもらえるとありがたい。
- [副座長] 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。さらにはデジタル技術を活用して、日本にいたなくても高輪築堤に関する情報が得られるような発信を考えてもらいたい。
- [稲葉氏] 資料 3-2 は基本構想の段階であり、詳細は今後の設計において深まっていく。デザイナーの力量も問われるところであるが、その過程で私たちが共通認識として持っているものから変わってしまうことも多々あるので、その部分の情報共有を十分に行ってもらいたい。
- [座長] 副座長に指摘されている部分を、この資料にもしっかりと描いてもらいたい。11 ページに「新橋～横浜間の記録史の編纂」とあるが、鉄道の開業が日本の近代化においてどういう意味を持っていたか、しっかりと取りまとめてほしい。新橋～横浜間の開業後、関西でも鉄道整備が進み全国展開になり、まさに鉄道が近代化に貢献している。これを展示で細かく記載するのは難しいかもしれないが、記録史にはぜひ記載してほしい。JR 東日本の守備範囲を超えるが、日本の鉄道の広がりや日本の近代化への貢献も描いてもらいたい。
- [小野田氏] 「新橋～横浜間の記録史の編纂」の監修は私が行うので、頂戴したご意見を踏まえて作業を進める。12 ページ目のパースにあるように、大人だけではなく子供が興味を持つ場所があると良い。蒸気機関車復元のアイデアもあるようだが、そのようなものがあると、さらに子供の興味を引くだろう。
- [谷川氏] この資料は今後時間が経つにつれて、様々な知見が加わり、調査も進むことによって、さらにバージョンアップしていくものと思う。
- [東京都] 資料 3-2 は JR 東日本の保存と継承の取り組みという整理の中で、2 ページ目の 6 街区の記録保存箇所範囲に京急連立事業に伴う東京都の調査範囲が描かれているが、どのような考えか。
- [事務局 JR] 客観的に記録保存を行った箇所の情報を載せた図であり、これまでの歩みという意図である。記載方については今後相談したい。
- [東京都] この記載方については、今後も調整させてもらいたい。
- [副座長] 5・6 街区について調査が進んでいるとのことだが、次回以降で良いので 5・6 街区の具体的な開発計画があれば提示してもらいたい。
- [JR] 第Ⅱ期エリア（5・6 街区）については全体の進捗を踏まえた案はあるが、各種協議前の段階である。第Ⅱ期エリア（5・6 街区）の調査が

進む中で今後、有意義なご議論をいただくためにどのような情報を提示できるか、社内で検討する。

[JR] この資料は JR 東日本の観点と見られてしまうが、各委員会における有識者、行政の皆さまの有意義なご意見・ご助言・ご指導を頂いて重ねてきた取組みの成果である。3 ページの上段では、皆さまから「貴重なご助言を頂いてきた」旨を明記する。また、当社以外の調査実施部分については改めて記載方法を調整させてもらいたい。

[JR] 調査や整備については、相応のコストがかかるものである。これに対し文化財行政や UR の補助・支援をいただいて進めてきている。民間事業者として、その成果をしっかりと関係者に説明できるように、引き続き進めていきたい。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

5 高輪築堤が目指す移築の方向性について（信号機土台部）

[事務局 JR] 資料4について説明する。信号機土台部はこれまで本会議でも様々な意見をいただいていた。JR としては移築保存に現地保存と同じくらいの価値を置き、整備を進めていきたいと考えている。移築保存とすることで、土中保存や現地保存ではできない展示や解説を行うことができる。そうした移築ならではの展示を説明する。信号機土台部の目指す移築として、高輪築堤の価値を高めるため、史跡指定部を補うガイダンス機能、高輪築堤の持つ歴史・ストーリー・背景を含めて移築（移築位置・形状等）、高輪築堤・信号機土台部の築堤石の移築、記録保存調査をもとに忠実に再現する、現地保存では保存のため露出することが難しい構成物の再現、高輪築堤に直接接触れる等を目指している。また、まちづくりの価値を高めるため、親しみやすい新たなまちのシンボルとなる施設、TAKANAWA GATEWAY CITY の賑わい創出、史跡指定地周辺の回遊性の構築、高輪のまちの発展、過去と現代の融合等を目指している。

[座長] 質問、意見はあるか。

[事務局 JR] 本日欠席の本保氏から事前にいただいた意見を紹介する。過去のものを、現在の資源を使い、未来に向かって価値を作っていくことが信号機土台部移築の総体的な価値になる。信号機土台部自体はモノとしても観光の取組みとしてもインパクトはそれほど大きくないため、物理的な存在のみにとらわれない考え方で大きな価値にしていける必要がある。また、価値に相応しいソフト・ハード、両面での活用をしていくことにより、まちづくりの価値向上にもつなげていくことが重要である。信号機土台部の移築を通して企業として、保存・維持のために努力していることをアピールし社会に理解してもらうことも必要である。

[副座長] 都市部における文化財の活用は非常に難しい。開発と文化財保存の両方を考えなければならない。文化財としては現地保存できない場合のセカンドベストとして移築の価値を考えてもらいたい。現地保存の可否で価値を有するか全く無になるかという議論ではない。築堤そのも

のに価値があるなら、そのまま残せないとしても移築という選択肢は、文化財保存活用の観点でとても意義のあるものとなる。信号機土台部の 30m は信号機があることでシンボルとして分かりやすい空間にすべきであり、機関車があるとさらに分かりやすく、文化財活用として意義のあることになる。都市部における文化財をいかに保存・活用するかというリーディングプロジェクトになり、この整備が最もシンボリックな整備になるのではないかと考えている。

[座長]

日本全体で文化財は現地保存ではなくてはならないという意識が強く間違っていないが、現地保存できなければ潰すしかないという発想はいかがなものか。移築保存にも意義がありアスワンハイダムを作るときにアブシンベル神殿を移築して世界遺産になっていることが移築保存の価値の典型例である。アブシンベル神殿を移築保存する際に、神殿奥に太陽が届くという考え方をしっかりと実現して価値を生み出している。信号機土台部は JR 東日本が苦勞して移築を実施するというところで、象徴的な意味のある施設になると思う。

[中井氏]

整備基本計画の策定において、移築場所はほぼ確定であるが再現する高さや、水域をどう整備するか、などについて議論がある。広場の使い方を見ると移築する範囲がバリアフリーにはなりにくく、転落防止柵なども必要になるので、それらを含めて高さを決める必要がある。信号機もどこまでオーセンティックに復元するかという話もあり、あまりリアルに細かく復元すると、あたかも本物がそのままここにあったと勘違いされる可能性もある。推定で再現せざるを得ない範囲があるので、この「形」であるという確定はなかなかできない。何らかの形で復元をするが、利用の方法も含めて、いずれもまだ議論している段階である。模型だと水面っぽく見えているが、そこに本当に水を入れるのか、なども論点である。

[谷川氏]

信号機土台部の移築は、発見当初は信号機部分を含みできるだけ長い距離で現地に残せないかという要望をしつつも、現実的には難しいということで次善として 30m 移築という形になった。現地保存→移築保存→記録保存という調査・保存等検討委員会の考え方に基づいて決めている。その内容は、現地保存はできなかったが場所を移しても同じものを見ていただく、ということが基本的な考え方である。一方で実際は山側の法面は発掘調査をしておらず、海側も上部の半分程度は壊れているため、これらの部分は歴史的根拠に基づいて復元するという形になる。山側部分の復元の考え方は、明治 20 年の地形図を基にしているが、これは情報が粗く複線化期のものとなるため、もっと詳細かつ相応しい情報が欲しい。信号機土台は 2 つ発見されていて、現地で作り替えられていたことも重要な発見となる。それを活かした整備をしてもらい、調査の所見を活かした形で復元してもらいたいと思う。

[西村氏]

良い広場ができると思うが、歩行者動線や周囲との建物の関係性、各階のレベルなどを把握したい。わざわざこの広場に来るような歩行者動線は考えにくい。将来的にどうなるのか知りたい。大半の人はデッ

キレベルを南北に移動するので、中央広場にどういう人が歩いてくるのか、どういう空間が期待されるのか説明ではわからない。

[事務局 JR] 中央広場は高輪ゲートウェイ駅の正面に当たり、改札のあるデッキレベルから大階段で地上の広場に下りてくる場所である。信号機土台部は掘り込んで作るのもその脇を歩行者が通行する形となる。地上レベルは広場に面して店舗を整備する予定であり、ある程度の来訪者はあるものと考えている。したがって、大階段を下りたところに信号機があることは、まちとしてもシンボリックなものになるものと考えている。

[西村氏] 4-2街区の建物はいつ頃できるのか。

[事務局 JR] 全て完成するのは2030年以降になると想定している。中央広場についてはその完成に合わせて整備されることになる。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

6 その他

(1) 第Ⅱ期エリア確認調査の着手について

[港区] 情報共有として第Ⅱ期エリア（5・6街区）の築堤の確認調査について説明する。トレンチ1～9の場所で港区立会いのもと調査を進めている。9月18日から作業を開始し、工事関係者と調整しながら進めている。所見はまだ述べられないが、本日は調査着手の報告までとし、今後、進捗等について報告させてもらいたい。

[座長] 質問、意見はあるか。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

(2) 初代門司港駅遺構にヘリテージアラート

[座長] 初代門司港駅関連遺構のヘリテージアラートに関する新聞記事を紹介する。先日、初代門司港駅関連遺構のヘリテージアラートに関する取材を受け、高輪築堤が非常に良い取組み例として紹介されている。新しいまちづくりと文化遺産の保存の両立、現地保存と記録保存だけではなく移築保存の観点もあるという話をした。北九州市の話になっているが、JR九州は関与しているのか。

[JR] 当該箇所はJR九州から北九州市が土地を購入して整備を進めていると認識している。

[小野田氏] JR九州はこの件の当事者ではない。

[座長] 質問、意見はあるか。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

(3) その他

[座長] 次回、何を議論するか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（５・６街区）の計画内容として、どういう提示ができるか検討する。その他、調査の進捗を報告いただくとともに、本日いただいた指摘を踏まえて議題を整理したい。

[座長] 他になれば閉会とする。

7 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。
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(サマリー)【案】

【資料2】

観点:まちづくりのあり方

① 品川というまちの特性、品川のまちの使命

- ・国家戦略特区として日本の発展のために重要な場所
- ・広域的拠点性→日本の玄関口
- ・地区一体のエリアマネジメント



- ・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



② 品川のまちと高輪築堤の関係性【両立の観点】

- ・「国家戦略特区としての開発の公益」と、「文化財を守ることの公益」の両立
- ・一企業の利益よりも、「社会の利益」を考える都市開発
- ・「文化財の保存を十分に踏まえたうえでのまちづくり」

【築堤を活かしたまちづくりの観点】

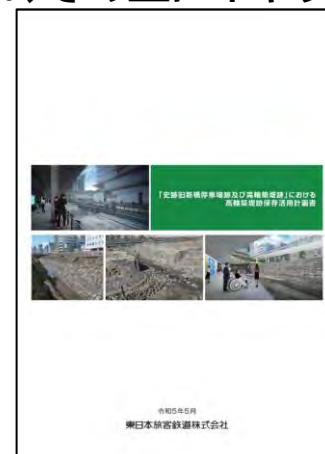
- ・築堤を活かし、「品川全体の価値を高められるチャンス」
- ・品川地区全体の価値を高めて、「賑わい」をもたらす
- ・「文化的公共空間」を作る
- ・歴史も踏まえて、「これから先」のまちづくりを考える
- ・「過去から現在、未来に繋がる文化」として発信する



観点:高輪築堤の価値のあり方

① 高輪築堤の伝える価値

- ・「保存活用計画書」に定める本質的価値
- ・日本の近代化の出発点、鉄道は近代化を促進する重要な機能を果たした
- ・新橋～横浜間の29kmは、日本最初の鉄道であり、日本の近代化の出発点という観点から歴史的価値がある
- ・築堤や土台作りは日本の伝統技術によって築かれ、その上にイギリスの技術を基に鉄道が敷設された
- ・イギリスの技術が日本に本格的に導入され、現在の鉄道技術に至る連続性としての価値
- ・近代遺産、産業遺産としての価値
- ・鉄道史だけではなく、地域史においての意味
- ・土木構造物としての独自性や独特性があるというよりは、鉄道システムとして近代化に貢献した価値が高い。



② 高輪築堤の価値のあり方

- ・「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る
- ・築堤という構造物に限定せず、ダイヤを作成する技術やソフトまで「全てを含めて鉄道を語る」
- ・150年前の史跡というだけでなく、「150年前から現在までの変遷」と、「現在から未来につなげていく」ことを俯瞰する観点を持つ
- ・「築堤を絡めた街全体のストーリーを構築する」「築堤があったというストーリー」
- ・海上築堤であったことも重要な記憶の一つ
- ・現地保存・公開する高輪築堤こそ「本物」である、と理解してもらう
- ・「希少価値を提供」し、理解してもらう



観点:高輪築堤の継承のあり方

① 保存の考え方

- ・基本的には「現地保存」が最善
- ・一般論での優先順位は、「現地保存→移築保存→記録保存」
- ・重要な文化財は「典型的なもの」「特徴的なもの」が選ばれ残されている
- ・高輪築堤は「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」などの観点から、保存の方針を定めている

【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



② 移築の考え方

- ・都市部において、全てを残すのは現実的ではない
- ・どうしても現地に残せない場合、次善策として移築も十分に有益
- ・近くに移築する場合、同じ場所に保存するよりは下がるものの、価値はある
- ・記録保存した上で移築整備を行う信号機土台部は、文化財としてプロセスを踏んで活用していく観点で非常に高く評価できる
- ・高輪築堤は土と石と木で構成。石だけ移築する信号機土台部は、高輪築堤自体の移築とは呼べない
- ・移築により、内部構造などを見せることができる

③ 高輪築堤の継承のあり方

- ・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る
- ・線的な施設があったことをデザインで可視化することで、文化的なアピールに繋げる
- ・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
- ・日本の鉄道が狭軌でスタートしたことが、その後、世界的に見ても革命的な鉄道のあり方として「新幹線」を生み出した
- ・築堤があったことを上手く織り込んだデザイン、海上に線路が通っていたことを想起させるデザイン
- ・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
- ・高輪築堤をリスペクトしたデザイン
- ・ここを訪ねたら特別な場所だと想起できるデザインストーリーを連続させる調整や工夫
- ・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
- ・「人に楽しんでもらい、繰り返し来てもらえる」活用・展示の実現
- ・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・VR等で再現し、「歴史を伝える空間」を作る

- ・「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



観点:これまでと今後の取組み

【これまでの取組みについてのご評価】

- ・3街区の第7橋梁部及び2街区の公園部の2箇所について現地保存を、4街区の信号機土台部を含む約30mは移築保存をしっかりと行っている
- ・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

【今後の取組みに活かしていくべきこと】

- 活用・展示・デザインのあり方
- 開発計画のあり方
- 推進体制のあり方

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⑫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と。(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)	【「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)	【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なばならないと思う。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) ・信号機土台部の移築については、近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。信号機土台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、柔軟に取り扱ってもらいたい。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、信号機土台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せることができるという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」「歴史的重層性」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街区の信号機土台部を含む約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) ・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けると良いと思う。(⑦)	【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

これまでにご頂戴したご意見(第⑥回〜第⑫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)	これまでと今後の取組み (活かしていくべきこと)
	【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) ○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の工夫があると良い。(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、養殖場としたり、伊豆の物産を集めて商売を行ったりと、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、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) ・日本初の鉄道に狭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の工夫があると良い(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) ・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。(⑨) ・来場者が石の使われ方を見て、当時の石垣と思っただけるかが重要。(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)	【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する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) ・「これか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い。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と行ってもらいたい。(⑩)

高輪築堤を機関車で通った人々について

2024.12.23

國學院大學観光まちづくり学部・西村幸夫

1. 蒸気機関車試乗（横浜―神奈川間）：1871 年 8 月 5 日 三条実美
試運転（川崎―横浜間）：1871 年 8 月 6 日 木戸孝允、大隈重信、後藤象二郎、三条実美ほかを試乗

そのほか、山尾庸三（8 月 29 日）、木戸孝允（横浜―川崎、9 月 3 日）が試乗
（『汐留・品川・櫻木町驛百年史』）

大久保利通（横浜―川崎、9 月 21 日）、同日の日記に「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」と記す（『日
本国有鉄道百年史』第 1 巻）

大久保利通はさらに 10 月 24 日にも試乗、横浜にて買物（『汐留・品川・櫻木町驛
百年史』）

単線にて仮開業（品川―横浜間）：1872 年 5 月 7 日

その前日（5 月 6 日）に三条実美、大隈重信、伊藤博文、井上勝らが試乗
7 月 12 日に明治天皇が近畿・中国・九州巡行の帰りに横浜―品川間を利用
（『汐留・品川・櫻木町驛百年史』）

正式開業（新橋―横浜間）：明治 5 年 9 月 12 日（西暦 1872 年 10 月 14 日）

当日、特別列車計 10 両に乗ったのは、3 両目に明治天皇のほか、有栖川宮熾仁
親王、三条実美、山尾庸三、井上勝など、4 両目に副島種臣、西郷隆盛、大隈重信、
板垣退助など、5 両目に井上馨、勝海舟、江藤新平、山県有朋、黒田清隆など、6
両目に渋沢栄一などだった。（『汐留・品川・櫻木町驛百年史』）

2. 岩倉使節団の出発

「明治 4 年 11 月 10 日冬至 西暦 1871 年 12 月 12 日

遣欧米特命全權大使岩倉具視、副使木戸孝允、大久保利通、伊藤博文、山口尚芳、
一行ノ官員、及ヒ諸省ノ理事官、総テ 48 人、皆東京ヲ発シ、横浜ニ着シ宿ヲ為ス、」
（久米邦武編『米欧回覧実記』第 1 編第 1 巻 太平洋航程ノ記）

岩倉使節団の構成

特命全權大使、副使のほか、福地源一郎（一等書記官）、渡辺洪基（二等書記官）、
久米邦武（大使随員）、山田顕義、佐々木高行（理事官）、由利公正、安場保和、
など、使節 46 名のほか、随員 18 名、留学生 43 名。留学生に中江兆民、金子堅太
郎、團琢磨、津田梅子など、随員に大島高任、新島襄など。

高輪築堤とは

高輪築堤は、明治5(1872)年に、我が国初の鉄道開業にあたり、海の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(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、そのうち本芝(現在の港区芝四丁目付近)から品川停車場(現在の八ツ山橋付近)までの約2.7kmは、海上に堤を築き、その上に列車を走らせることとしました。

調査地点周辺の歴史

今回の調査地点周辺は、江戸時代までは海でしたが(図1)、明治5年の鉄道開業から、明治9年の新橋～品川間の複線化(明治9年)を経て、明治20年まで、旧東海道(現国道15号)と高輪築堤の間に、水域が広がっています(図2)。明治32年、同区間は3線に拡幅されますが、明治30年の地図からは、それ以前に水域が埋め立てられ、陸地化していることが分かります(図3)。

今回の調査について

今回の調査は、TAKANAWA GATEWAY CITY第Ⅱ期工事エリア(5・6街区)内にある高輪築堤跡が、どの深さで、どの程度残っているのか(残存状況)などを確認することを目的としています。
調査対象エリアは、品川駅改良工事等の作業ヤードになっているため、JR東日本と調整を行いながら、調査位置と工程を検討し、9か所で行うことにしました(裏面参照)。
調査の結果、海側石垣の築石とその裏込め石、築堤本体の盛土の一部と、群杭等の海側の構造物の正確な位置を把握することが出来ました。また、築堤が埋め立てられた後に構築された石列遺構など、調査前には予想していなかった遺構も確認しました。
今回発見された遺構は、本見学会終了後に埋め戻されますが、調査で作成された測量成果や図面などに基づいて、今後文化財的な評価を行います。



図1 「御府内場未往還其外沿革圖書」(部分) 弘化3(1846)年
図2 内務省地理局「東京実測図」(部分) 明治20(1887)年
図3 東京郵便通信局「東京芝区全圖」(部分) 明治30(1897)年

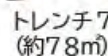


調査対象エリアで、築堤開業期海側石垣の検出が予想される位置を中心に、トレンチを設定して調査を実施しました(トレンチ8・9は石垣が検出されない位置です)。調査の結果、全9箇所のトレンチにおいて、現地表面下約80cmのところで、高輪築堤跡が検出していることを確認しました。石垣の痕跡が確認された位置を  で示しています。※各トレンチごとに掘削深度が異なります。

築堤盛土の一部を掘削した結果、西側に傾斜する堆積状態を確認しました。その傾斜を境にして、東側が開業期(明治5年)の築堤盛土、西側は複線化期(明治9年)の盛土と考えられます。

開業期海側石垣及び
張り出し遺構検出状況

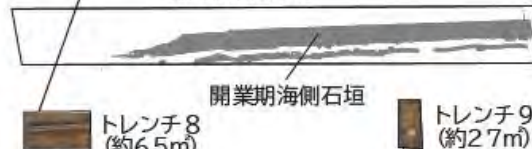
築堤盛土確認状況



トレンチ7
(約78m)



開業期海側石垣検出状況



トレンチ8
(約6.5m)



築堤盛土確認状況



←東京方面

物流仮斜路地区：令和3年4月～9月記録保存調査
環状4号線橋脚部：令和3年9月～令和4年2月記録保存調査

盛土の堆積を確認するため、一部掘削を行った結果、トレンチ8と同じく、東側が開業期、西側が複線化期と考えられる盛土の境を確認しました。

※調査成果は2024年12月1時点のものであり、今後変更が生じる可能性があります。

資料の無断転載を禁じます。(港区教育委員会)

品川方面→

検出された遺構（トレンチ 7：開業期海側石垣と張り出し遺構）

資料1-2



←開業期海側石垣と張り出し遺構検出状況（南東から撮影）

石垣と接続し、海側に張り出すように造られた石積みの遺構が確認されました。張り出し遺構は、4 街区で発見された信号機跡と考えられる張り出し遺構とよく似ています。

※4 街区の張り出し遺構については、下の【参考】をご覧ください。



←張り出し遺構の内部構造を調査した結果、木材の一部が確認されました。これは、4 街区の信号機土台部で確認されている木材を十字に組んだ基礎構造と似ています。（東から撮影）



張り出し遺構の石積みは石の高さを揃えて積んでいく「布積み」で造られています。（南から撮影）

【参考】 4 街区で発見された張り出し遺構



海側の石垣から張り出して造られています。

トレンチ 7 の張り出し遺構で検出された木材は十字基礎の南北方向の木材と推定しています。



張り出し遺構の中から、新旧 2 つの時期の十字基礎が確認されました。

開催日時:2024年12月8日(日)、9日(月)9:00～15:00

見学場所:TAKANAWA GATEWAY CITY第Ⅱ期エリア

見学内容:高輪築堤の残存状況を確認する調査において、確認された高輪築堤の一部を公開した。

主催:港区教育委員会 協力:JR東日本

参加者数:4,306名 (8日2,544名、9日1,762人)

◆2024年11月13日(水) 港区ホームページで「高輪築堤跡現地見学会の開催について」を公開

※同時に港区立郷土歴史館ホームページで「高輪三丁目地内における確認調査速報」(5・6街区の調査速報)を公開

◆2024年12月3日(火) 10時～12時 … 報道機関対象の現地見学会開催 (9社18名参加)
(建設工業新聞社、時事通信社、東京新聞社、朝日新聞社、日本経済新聞、テレビ朝日、NHK首都圏局、日本テレビ、MXテレビ)

◆2024年12月8日(日)・9日(月) 9時～15時 … 現地見学会開催

12月8日(日)、9日(月)一般見学会の取材

(TBSラジオ、MXテレビ、TBSテレビ、しんぶん赤旗、新聞協会、東京民報、フリーランス)



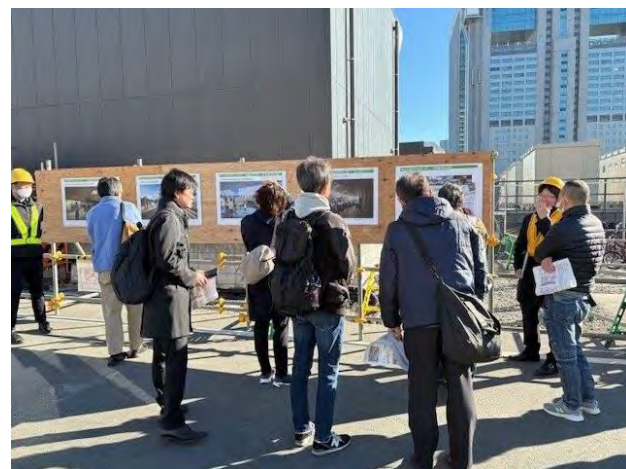
【現地公開を行った遺構】



【見学会の様子】



【確認調査概要説明パネル】



【高輪築堤の継承の取組み説明パネル(JR東日本)】

TAKANAWA GATEWAY CITY

—100年先の心豊かなくらしのための実験場—

2025年3月27日 いよいよまちびらき

- 東日本旅客鉄道株式会社（本社：東京都渋谷区、代表取締役社長：喜勢 陽一、以下「JR東日本」）は、品川車両基地跡地にて手掛ける高輪ゲートウェイ駅直結・都心最大級の新たな街TAKANAWA GATEWAY CITYを2025年3月27日（木）にまちびらきいたします。
- まちびらき時には、THE LINKPILLAR 1の開業および高輪ゲートウェイ駅が全面開業いたします。2026年春にはその他の棟が完成、グランドオープンを迎えます。街全体を「100年先の心豊かなくらしのための実験場」と位置づけ、この街のすべてをフィールドに、より良い未来のための社会課題に取り組む「GATEWAY」となる街がいよいよ誕生します。
- 羽田空港から約15分・関西方面の玄関口である品川駅から山手線・京浜東北線で1駅という抜群のアクセス性を有し、国内外から様々な方が訪れ、新しいビジネス・文化が生まれ続ける「国際交流拠点・品川」（「Global Gateway Shinagawa」）の実現に向け、更なる挑戦を続けます。

1. まちびらき概要

高輪ゲートウェイ駅正面に位置する国際交流拠点の象徴となるツインタワーTHE LINKPILLAR 1をはじめとし、南北約1.6kmにも及ぶ都内最大級の新たな街TAKANAWA GATEWAY CITYのまちづくりは、様々な関係の皆様からのご理解・ご支援のもとで進めてまいりました。

2025年3月27日まちびらきより、THE LINKPILLAR 1の開業および高輪ゲートウェイ駅が全面開業いたします。



まちびらき時より賑わいと交流の拠点となる街の中心「Gateway Park」を核に、様々なプログラムを展開します。

街に訪れる多様な人々に楽しんでいただけるマルシェや、これからの街の姿を先行体験できるシアター、色鮮やかなアートインスタレーションなど、多彩なイベントプログラムをご用意しお客さまをお迎えいたします。また、国内初のキネティック・アートが楽しめるナイトミュージアム&バーなどナイトタイムエコノミーの創出にも取り組みます。

街の玄関口となる高輪ゲートウェイ駅構内には、世界と日本、地域や世代をつなぎ、様々な交流を生み出す「Eki Park」が誕生します。

新たに設置する可動式の芝生ファニチャーは、用途に応じたレイアウトに変更が可能で、四季を通じ様々なイベントにも対応いたします。公園のように居心地の良い空間で、街の玄関口となる次世代の駅にふさわしい場所へと進化します。駅の使い方の幅を広げ、自由度が高く、可変性のあるヒト起点の心地良い空間づくりを実現します。



2. この街の目指す姿 ー未来への実験場 TAKANAWAから「地球益※1」を実現

1872年の鉄道開業の際に、海の上を初めて鉄道が走った近代化の礎を築いた地である高輪。こうした土地の記憶を踏まえ、約150年前にイノベーションが生まれたこの地から、100年先の未来に向けたイノベーションを生み出す場を目指します。



東京品川海辺蒸気車鉄道之真景（鉄道博物館所蔵）

TAKANAWA GATEWAY CITYは地球が抱える様々な社会課題に対し、「新たなビジネス・文化」「循環型社会のモデル」など、未来に資する解決策を街から生み出し、世界中へ発信していく拠点となります。日本各地や世界にイノベーションをもたらしながら、100年先の心豊かなくらしに向けた「地球益」の実現に取り組みます。



※1 地球に対する負荷が高いこれまでの経済活動を見直し、地球と人間が調和する利益を目指すこと

3. 「ファイナンス」機能を備えた広域スタートアップエコシステム

「地球益」の実現に向けたビジネス創造施設「TAKANAWA GATEWAY Link Scholars' Hub」(LiSH^{※2})は、国内外のスタートアップ100社以上と、東京大学、シンガポール国立大学、パスツール研究所といったアカデミア・アクセラレーター・ベンチャーキャピタルをかけ合わせ、100年先の心豊かなくらしにつながる知を生み出し・育てる施設です。

ビジネス創造イベント「GATEWAY Tech TAKANAWA^{※3}」から生まれたビジネスの種の、街での実証・ブラッシュアップをサポートします。

さらに、ファイナンス面からも社会実装を支援するため、新たに「TAKANAWA GATEWAY 地球益投資事業有限責任組合」(略称：高輪地球益ファンド)を設立し、TAKANAWA GATEWAY CITYを拠点とした広域スタートアップエコシステムを強化します。



名称	TAKANAWA GATEWAY 地球益投資事業有限責任組合 略称：高輪地球益ファンド 英名：TAKANAWA GATEWAY Global Co-Benefits Fund L.P.
目的	まちづくりパートナーとともに、「地球益」の実現に資するスタートアップを支援
ファンド規模	最大50億円を想定
運用期間	10年間
主な投資領域	国内外の環境、モビリティ（ロボット）、ヘルスケアの各領域を中心に投資
投資ステージ	アーリーステージからミドルステージ

TAKANAWA GATEWAY CITYのまちづくりパートナーとともに本ファンドを通して出資します。各パートナーとスタートアップとの共創を生み出し、街を実証フィールドとして活用しながら、スタートアップを効果的に支援していきます。

※2 TAKANAWA GATEWAY CITYのビジネス創造施設「TAKANAWA GATEWAY Link Scholars' Hub」の愛称。多様で先端的な知をつなげ、かけあわせることで新たなビジネス・文化を生み出すことを目指します：https://www.jreast.co.jp/press/2023/20240305_ho02.pdf

※3 スタートアップや多様な企業、アカデミアやアクセラレーターが一堂に会し、TAKANAWA GATEWAY CITYを舞台に「地球益」の実現を目指す共創の祭典。ビジネス創造イベント「GATEWAY Tech TAKANAWA」について：https://www.jreast.co.jp/press/2024/20240912_ho03.pdf

4. 街の文化・活動のシンボル、複合文化施設の正式名称が

「MoN Takanawa: The Museum of Narratives」に決定 開館は2026年春

100年先の心豊かな未来へ向かう街において、あらゆる人たちのクリエイティブな活動、表現、情報発信、文化を育む拠点として、「地球益」を実現していく複合文化施設の正式名称が「MoN Takanawa: The Museum of Narratives (モン タカナワ: ザ ミュージアム オブ ナラティブズ)」に決定しました。開館は2026年春を予定しています。

本施設は、「100年先へ文化をつなぐ」をミッションに、これまで育まれてきた伝統や文化に現代の価値観やテクノロジーを融合させ、新たな物語=Narrativeを生み出し、100年先の未来へ継承していきます。展覧会、ライブ・パフォーマンス、和の文化や実験的なプロジェクトなどの分野を横断した様々なプログラムを通じて、訪れる方々に笑いや新しい知識に触れる機会を提供し、新たな自分と出会う「門」となることを目指します。



<JR東日本文化創造財団について>

JR東日本文化創造財団は、本施設で実施するプログラムを企画・運営する組織として設立されました。開館準備室長は2002年から2020年にかけて日本科学未来館で、サイエンス、アート、デザイン等の様々な領域を融合した数多くの企画展や常設展を開発する傍ら、Barbican Centreやグッドデザイン賞をはじめ、国内外でゲストキュレーターや委員等に從事してきた内田まほろ氏が務めます。

HP : <https://www.jreast-ci.or.jp/>

5. 街・地域・ヒトを支える都市OSを活用したまちづくり

「TAKANAWAイノベーションプラットフォーム(仮称)」

TAKANAWA GATEWAY CITYでは都市OS※4に集められたデータを中心に、ロボットプラットフォームや街独自のアプリがサービスを提供します。街から得られるデータに加えて、当社が持つ鉄道や駅のデータやKDDIが有する人流データなどを蓄積・分析することで、街に訪れるすべての方を支える快適なサービスを実現します。



(1) 都市OS

この街の都市OSは、商業、オフィス、レジデンスなど街全体の情報を蓄積し、さらにJR東日本が持つ鉄道運行データ(列車の位置、混雑、改札)を蓄積するものです。鉄道データの蓄積からそのデータのまちづくりへの活用までを民間企業のみで構築した事例は他に例がない取り組みとなり、街のアセットとかけ合わせることで今までに無いデータプラットフォームとなります。都市OSデータを活用した各種実証実験をこの街のビジネスパートナーと行うことで、100年先まで持続的な発展を目指します。

(2) ロボットプラットフォーム

街に配備される警備、清掃、デリバリーなどの複数種類のロボットを束ね、ロボット同士やエレベーター・セキュリティゲートとの連携を実現します。これにより、ロボットは「商業施設とオフィス」「ビルの中と外」をシームレスに移動することができます。

さらに、この街のロボットは都市OSデータを活用することにより「人の混雑を避けて移動する」などの高度な動作を実現します。これによりロボットがヒトの手を離れロボット同士が協力して働く、ロボットがヒトのように働く空間を創出します。

(3) TAKANAWA GATEWAY CITYアプリ

街独自のアプリ「TAKANAWA GATEWAY CITYアプリ」では、街で行われるイベント予約やロボットによるフードデリバリー等、街のサービスの接点になるほか、都市OSに集約された情報を活用し、タイムリーな情報発信を行います。

例えば、改札機のSuica情報と都市OS内のイベントや混雑等のリアルタイムデータを組み合わせることで、適切なタイミングで提案を行い、アプリユーザー一人ひとりに最適な専用のサービスを実現します。また、アプリユーザーがまちづくりや社会貢献に自然と参加できるようなコンテンツも導入を検討しています。

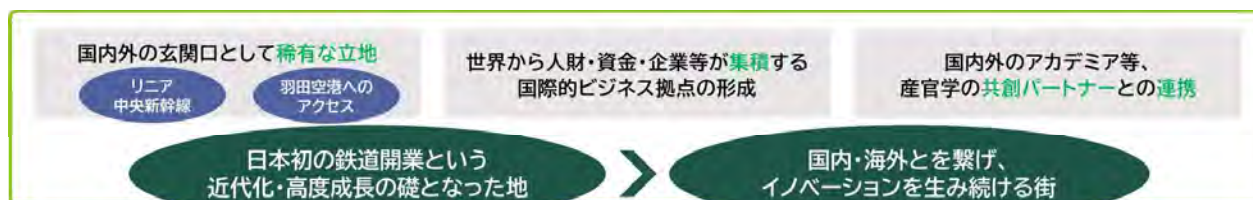
※4 街の全体の情報(商業、オフィス、レジデンス、設備)など異なる分野のあらゆるデータを収集分析し、分野をまたがってデータを活用し合えるプラットフォーム。

6. イノベーションの地を継承し「地球益」実現を目指し続けます

明治期の先人達が築いた近代化の礎は、イノベーションのDNAとして高度成長期を経た今も生き続けており、このプロジェクトを通して大きな旋律を奏で始めようとしております。さらに今後の開発を視野に入れ「国際交流拠点・品川」の発展をけん引していくように、深まり、拡がり、高まっていくことで、「地球益」の実現に向け進化し続けていく街をつくっていきます。

(1) 未来へ向けた「三本柱」でイノベーションのDNAを継承していきます

TAKANAWA GATEWAY CITYは、国内外の玄関口として稀有な立地であり、世界から人財・資金・企業等が集積する国際的なビジネス拠点となっており、産官学の共創パートナーとの連携により「国際交流拠点・品川」全体の価値を向上させていきます。さらに今後の開発を見据え、これまで取り組んでいる、街を実験場として捉えたチャレンジを進化させ、共創パートナーと一体となってイノベーションを推進していくことで、科学技術の国際標準化や人財交流等をリードし日本の国際競争力強化に貢献するチャレンジを行っていきます。



- ▶ 国家戦略特別区域計画の認定を受け、国際ビジネス交流拠点を整備する
- ▶ 「公共・公益的なまちづくり」を推進する
- ▶ 「100年先の心豊かなくらしのための実験場」として、「日本の社会課題解決」に取り組む「国際イノベーション拠点」を形成し、日本の持続可能な成長と発展にチャレンジしていく



● 重点的に取り組む「三本柱」

JR東日本は、「課題先進国」日本が抱える社会課題を踏まえ、日本が世界で活躍・再浮上していくきっかけをこの場所から生み、100年先の心豊かなくらしを実現するために、「人財・叡智」「医療」「水素・GX^{※5}」を軸に「地球益」の実現に繋がる取り組みを行っていきます。

※5 Green Transformation（化石エネルギー中心の産業構造・社会構造をクリーンエネルギー中心へ転換）を言い、随時最新の環境技術等を取り入れながら目指していくクリーンな未来の姿を表す言葉として用いている。



「人財・叡智」：異才が輝く知の開国

少子化社会、優秀な人財、才能の流出といった日本社会の課題に対して、世界で活躍する国際的な教育者を集結させた人財・叡智のプラットフォームを形成することで、埋もれた才能、専門領域を発掘し、秀でた才能の伸長を目指します。秀でた才能が出会い、相乗されることで、世界レベルの知へ成長していきます。

「医療」：健康寿命100歳社会

超高齢化社会や社会保障費増大、ドラッグロス／ラグ問題などの社会課題に対して、重大な疾病を早期発見できる予防医療拠点や、ヒト・モノ・カネが集まり新薬に即時アクセスできる創薬拠点の構築を目指します。豊富な人財や技術、医療データのオープンプラットフォーム等のリソースを活用し、心と身体を健康を維持し続けられる豊かな社会に貢献していきます。

「水素・GX」：水素都市モデルの創造

2050年のゼロカーボンに向けた取り組みを当然の責務として、都市部への水素利活用の展開や、水素調達等の課題を解決しながら、都市部最大級の水素利活用ショーケース、GXを世界に先駆け探究するフロントランナーとして、持続可能で先進的な都市型エネルギーシステムの創出をリードしていきます。

「三本柱」の検討に当たっては、品川から日本・世界に新たなソリューションをもたらす過程を通じて街の成長と日本の発展に寄与し続けることを目標とし、この街が担うべき役割を有識者*とともに検討しており、「人財・叡智」「医療」「水素・GX」の三本柱を軸としたイノベーション拠点の構築を目指します。

* 主な有識者の方々（敬称略）		
● 人財・叡智		
外務省外務大臣科学技術顧問 東京大学名誉教授	松本	洋一郎
筑波大学学長 国立大学協会会長 中央教育審議会副会長	永田	恭介
● 医療		
自治医科大学学長 宮内庁皇室医務主管 東京大学名誉教授	永井	良三
元厚生労働省健康局長	中島	正治
東京女子医科大学名誉教授 元日本移植学会理事長	寺岡	慧
● 水素・GX		
東京大学大学院教授 エネルギー総合学連携研究機構 機構長	松橋	隆治
東京大学 先端科学技術研究センター 所長／教授	杉山	正和
産業技術総合研究所ゼロエミッション国際共同研究センター 副研究センター長	工藤	祐揮
株式会社住環境計画研究所 取締役研究所長	鶴崎	敬大

(2) 高輪築堤の保存と活用を通じて、鉄道開業のイノベーションを未来へ継承します

まちづくりを進める中で出土した高輪築堤の保存と活用を通じて、日本で初めて鉄道が走ったイノベーションの地としての記憶を、次の100年に継承していくことにより、地域の歴史的価値向上や「国際交流拠点・品川」の実現に努めていきます。

国指定史跡の第7橋梁部および公園部の現地保存・公開（2027年度予定）に加え、信号機土台部を移築保存・公開することにより、当時の風景をそのままに実感できるようにします。さらに、先端技術を活用した展示等により、鉄道開業期のイノベーションを体感できるようにします。

高輪築堤の保存・継承の取り組みについては、様々な分野の有識者および関係行政等からのご助言やご支援をいただきながら検討を進めています。



● まちびらきにあわせた取り組み

まちびらきにあわせ、高輪リンクライン（別紙参照）において、高輪築堤の特徴である海側と山側の石積みを再現し、開業期の鉄道が走ったライン上にレールを埋込むなど、高輪築堤の歴史をリアルに感じられる空間づくりを行います。

また、先端技術を活用し、日本で初めて鉄道が走った当時の風景を感じられるARプログラム「TAKANAWA LINK SCAPES」による、この場でしか出来ない体験を通して、この土地の歴史を新たな形で継承していきます。



高輪リンクラインイメージ



TAKANAWA LINK SCAPES イメージ

- 第7橋梁部（国指定史跡）の再現および（仮称）築堤ギャラリーの開設
鉄道開業当時の風景の再現を目指し、文献調査や現地調査等の結果から得られた知見を基に橋梁部や発掘時に欠損していた箇所の再現などの整備計画を進めています。
 第7橋梁部の周辺に、高輪築堤を眺め憩える広場空間を整備します。また、隣接するTHE LINKPILLAR 2内で開設予定の（仮称）築堤ギャラリーでは、鉄道開業や日本の近代化の歴史を紹介します。ギャラリーの内装には、高輪築堤を支えていた木材（松杭）を活用します。



THE LINKPILLAR 2 から第7 橋梁部を眺めるイメージ



（仮称）築堤ギャラリーのイメージ

第7橋梁部の広場空間、（仮称）築堤ギャラリーのデザイン

内藤 廣氏（デザイナー・アーキテクト）

【内藤廣建築設計事務所】

実績：海の博物館、高田松原津波復興祈念公園 国営 追悼・祈念施設
 牧野富太郎記念館、東京メトロ銀座線渋谷駅他



©今井智己

- 公園部（国指定史跡）の再現および地下回廊の整備
 高輪築堤を公園や広場、MoN Takanawa: The Museum of Narrativesから見下ろしたり、公園地下に整備する回廊から見上げたり、様々な視点で眺められるようにします。回廊を展示空間とするとともに、ユニークベニューやナイトタイムでの活用を通し、高輪築堤をより身近に感じてもらえる取り組みを今後検討していきます。



高輪築堤・地下回廊を見下ろしたイメージ



回廊から高輪築堤を眺めるイメージ

公園地下回廊のデザイン

隈 研吾氏（デザイナー・アーキテクト）

【隈研吾建築都市設計事務所】

実績： 国立競技場、銀座歌舞伎座、根津美術館、宝積寺駅
 渋谷スクランブルスクエア、高輪ゲートウェイ駅 他



7. まちびらきに向けたCM放映決定

2025年3月のまちびらきに先がけて、TAKANAWA GATEWAY CITYの広告展開をスタートします。「ここは、いい未来への玄関口。」をキーメッセージに、俳優の「堤真一」さんと「当真あみ」さんを起用し、11月1日よりテレビCMの放映を開始するほか、TAKANAWA GATEWAY CITY公式HPや公式YouTubeチャンネル等でメッセージを発信していきます。

- 公開日：2024年11月1日（金）～
- 放映媒体：TAKANAWA GATEWAY CITY公式HP
公式YouTubeチャンネル、テレビCM
交通広告、Web広告、駅ポスター等
- 出演：堤真一さん 当真あみさん



TAKANAWA GATEWAY CITY公式HP：<https://www.takanawagateway-city.com/>

TAKANAWA GATEWAY CITY公式YouTubeチャンネル：https://www.youtube.com/@takanawa_gateway_city



ここは、いい未来への玄関口。

東京、高輪エリア。品川から田町まで山手線3駅にわたる広大なフィールド。都心はもちろん、日本全国、そして海外からのアクセスも良く、いろんな人が集まり、いっしょに何かをはじめるにはぴったりの場所。ここにJR東日本グループがつくっているのが「TAKANAWA GATEWAY CITY」。100年先を見据えたさまざまなアイデアや取り組みにあふれ、世界中とつながり、未来の暮らしとつながる、いわば玄関口のような街。来年春

に向けて、ただいま準備中。どうぞ楽しみに。



2025年3月に向けて準備中



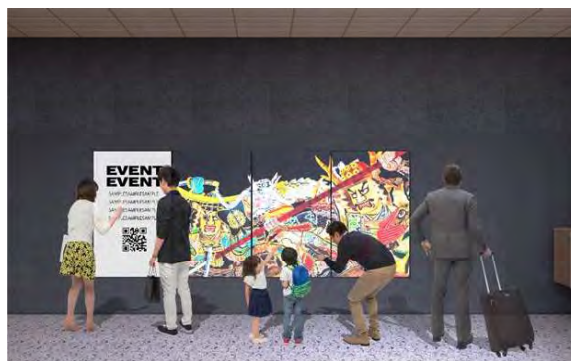
TAKANAWA GATEWAY CITY

1. 新しい体験価値・滞在価値を生み出す THE LINKPILLAR 1

(1) 国際交流拠点にふさわしいハイグレードオフィス／国際会議場／新・観光拠点

高輪ゲートウェイ駅正面に位置する国際交流拠点の象徴となるツインタワーTHE LINKPILLAR 1 には、街の共創パートナーである KDDI 株式会社、マルハニチロ株式会社等大手企業の本社機能が入居するオフィスを有するほか、国際会議の誘致が可能な、駅直結・都心最大級の大規模コンベンション・カンファレンス施設「TAKANAWA GATEWAY Convention Center」が誕生します。

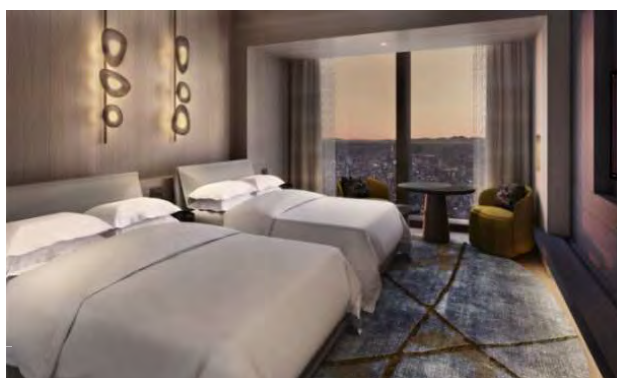
また、新しい旅をデザインする新・観光拠点「TAKANAWA GATEWAY Travel Service Center」では、東日本エリアや高輪エリアの魅力をインタラクティブ・イマーシブに体験いただけるコンテンツを大型タッチサイネージで提供するとともに、TAKANAWA GATEWAY CITY と各地域を結んで現地の旬の情報を発信するなど、観光情報発信拠点として、直感的に現地に「行ってみたい」と感じていただけるような、旅のきっかけとなる様々な仕掛けをご用意します。また、キャッシュレス・デジタルなチケットサービスによりスムーズな旅行購入体験を実現します。



(2) 首都圏初進出・ラグジュアリーホテル「JW マリオット・ホテル東京」

SOUTH棟高層階には、マリオット創業者の名を冠した、多彩な価値を提供するラグジュアリーホテル「JWマリオット・ホテル東京」が首都圏初進出。2025年秋の開業を予定しています。

世界のトップクリエイターが集結する「ヤブ・プッシュェルバーグ」がデザインした、禅の理念を反映した洗練された客室。イノベティブ・ヨーロッパアン、寿司バー、ロビーラウンジと併設するクロワッサンバー等7つの施設での多彩な美食。さらに、都心を一望できる天井高8mの開放的なプール・フィットネス・スパではメンバーシップ制度を導入します。会議参加者がリフレッシュできるプログラム「JWウェルネスブレイク」等ハイエンドの旅行者、MICE参加者へ最高のマインドフルな体験を提供します。



設計：品川開発プロジェクト（第Ⅰ期）設計共同企業体
ホテルインテリア・デザイン：Yabu Pushelberg

(3) 次の100年に向けた次世代型新商業空間

延床面積約50,000㎡※6・約200 ショップで構成される商業施設は、株式会社ルミネ（本社：東京都渋谷区、代表取締役社長：表 輝幸）が手掛けその名称を「ニューマン高輪」とすることが決定しました。

THE LINKPILLAR 1 SOUTH／1～5F

THE LINKPILLAR 1 NORTH／1～5F・28・29F は、

2025年3月まちびらき時に一部先行開業、秋に全面開業

いたします。（THE LINKPILLAR 2／2・3Fは、2026年春に開業）

※6 THE LINKPILLAR 1/THE LINKPILLAR 2 合わせて約 60,000 ㎡

NEWoMan TAKANAWA



ニューマン高輪イメージ

また、まちびらき時より、駅構内に新たに4店舗（改札内1店舗・改札外3店舗）が開業します。

株式会社JR東日本クロスステーション デベロップメントカンパニー（本社：東京都渋谷区、カンパニー長：杉村 晶生）が手掛け、駅での新たな過ごし方を提案します。

開発コンセプトは「エキナカ エンターテインメント」。モノトーンで洗練された空間で贅沢な時間体験が出来るほか、生地製造から焼成・陳列までを全面ガラス越しに楽しめる「LIVE FACTORY」、地方と首都圏、街と駅を結ぶ「体験型イベントスペース」を設けます。



3階改札外店舗のイメージ

2. 2026年春グランドオープンに向けて

まちびらきを機に、段階的に様々な施設が開業していきます。「MoN Takanawa: The Museum of Narratives」に加え、下記建物および施設は2026年春の開業を予定しています。

(1) THE LINKPILLAR 2

泉岳寺駅に隣接する大規模複合棟。フレキシビリティの高いオフィスフロアに加え、商業施設やクリニック、フィットネスを完備し、ビジネスワーカーの街でのくらしを支えます。

また、街のエネルギーセンターとして、コージェネレーションシステムや日本最大級の蓄熱槽を備えた地域冷暖房設備を有し、街全体に環境性能の高いエネルギーを供給。再生可能エネルギー証書の活用等により、実質ゼロカーボンのまちづくりを実現するほか、災害時も電力・熱を確保し、地域の防災力向上に貢献します。



(2) TAKANAWA GATEWAY CITY RESIDENCE

外国人ビジネスワーカーにも対応した国際水準の高層住戸、テラス型住戸を含むプレミアムレジデンス。低層階にはインターナショナルスクールが2026年8月に開校します。また、植栽や水辺空間等により多様な生態系に配慮したビオトープに隣接し、豊かな自然を感じられるエコロジカルな環境を整備します。

商業店舗やクリニック、フィットネス等他街区にある施設とのサービス連携や、Suicaの活用を通じ、「100年先の心豊かな暮らし」を見据えたこの街ならではの新たな住まいの提案を予定しています。



3. 街に彩りと賑わいをもたらす豊かなランドスケープ

(1) 都内最大級・約4haのパブリックレلم

都内最大級・約4haのパブリックレلمは、東海道五十三次に着想を得て「53 Playable Park」のコンセプトで、多様な広場やストリートを整備します。南北約1km以上にわたって点在する、駅や広場、施設内空間からなる遊び場（Park）は、その半分以上が在来種を基調とした緑で彩られ、周辺の水系、地形、植生を取り込み、日本の四季の豊かさが感じられるとともに、地域の方々との交流や環境保全に取り組む舞台となります。

- 代表的な広場やストリートの名称



(2) 夜を華やかに彩る照明演出・噴水演出プログラム

かつて、高輪の地に人々や船が集まり栄えた湊の情景に思いを馳せ、日没後の建物外装やプロムナード等を光の演出で彩ります。「帆船」に見立てた各建物の照明や、プロムナードに埋設された約700個のドット照明により、未来への船出に期待を抱かせる数種類の照明演出プログラムを計画しています。また、Gateway Parkでは季節や照明演出に連動した水景ショーを計画しています。

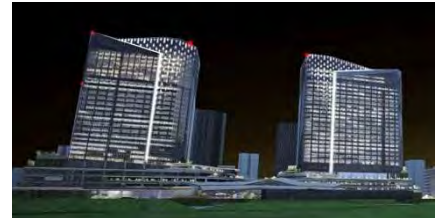
【演出プログラム一例】

「帆のはためき」

1棟の建物を1隻の「帆船」に見立て、はためく光の帆を表現。風速センサーとの連動によってはためきの速度を変化させ、街の「今」の環境を光で可視化します。

「フォローウィンド」

「北風は晴れ、南風は雨」という天気のことわざから、吉兆を予感させる北風に帆がはためくさまを表現。低層部からは波による水飛沫を思わせる光が立ち上がり、躍動感を演出します。



(3) ナイトタイムエコノミーの推進

この街では、国内外の大人たちが夜も楽しめる夜の飲食・文化・エンターテインメントベニューもご用意しています。Gateway Park を中心とした広場では、ライトアップ、飲食・音楽イベント等、季節ごとの夜の楽しみを提供してまいります。

THE LINKPILLAR 1 NORTH 28・29 階にある植物園のような空間には、バー＆レストランが展開し、アフターMICE やビジネス会食等にも対応した魅力的な飲食シーンを提供します。

また、MoN Takanawa: The Museum of Narratives では、日本特有の芸能やライブパフォーマンスのステージ等昼公演のほか、夜にも公演し、文化的に豊かな夜時間の過ごし方を提案します。これらの取り組みに加え、竹芝エリアとも連携しながらナイトタイムエコノミーに貢献してまいります。



【参考】

< 「TAKANAWA GATEWAY CITY」のまちづくり概要>

品川開発プロジェクトの一環として、江戸の玄関口としての役割を担った歴史的背景および国内初の鉄道が走った地におけるイノベーションの記憶を継承し、開発コンセプトに「Global Gateway」を掲げ、「100年先の心豊かなくらしのための実験場」として新たなビジネス・文化が生まれ続けるまちづくりに取り組んでいます。

2025年3月27日まちびらきより、THE LINKPILLAR 1の開業および高輪ゲートウェイ駅が全面開業し、その他の棟（THE LINKPILLAR 2・MoN Takanawa: The Museum of Narratives・TAKANAWA GATEWAY CITY RESIDENCE）および各棟周辺エリアを2026年春に開業します。

今後続くTAKANAWA GATEWAY CITYおよび品川駅周辺エリア（品川駅北口駅改良・品川駅街区）のまちづくりと一体となった価値向上に向けて、品川開発プロジェクトを推進していきます。

公式ウェブサイト（<https://www.takanawagateway-city.com>）

< 関連するこれまでのプレス>

●2022年4月21日 高輪ゲートウェイシティ（仮称）のまちづくりについて

～「Global Gateway」の実現に向けて、「100年先の心豊かなくらしのための実験場」を構築します～
https://www.jreast.co.jp/press/2022/20220421_ho01.pdf

●2023年5月16日 未来への実験場「TAKANAWA GATEWAY CITY」

～100年先の心豊かなくらしに向けて多様なパートナーとつくりあげる環境先導のまちづくり～
https://www.jreast.co.jp/press/2023/20230516_ho02.pdf

●2024年3月5日「TAKANAWA GATEWAY CITY」を拠点とした広域スタートアップエコシステム

～100社以上のスタートアップを支援「TAKANAWA GATEWAY Link Scholars' Hub」が誕生～
https://www.jreast.co.jp/press/2023/20240305_ho02.pdf



<「空間自在プロジェクト」について>

JR 東日本と KDDI は、交通と通信の融合により、場所や時間にとらわれない多様な働き方や暮らしを創出する新しい分散型まちづくり「空間自在プロジェクト」の実現に向け、2020 年 12 月 14 日に基本合意書を締結しました。

「空間自在プロジェクト」における都市部のモデル地域として、品川開発プロジェクトを共同で推進します。5G を前提とした最先端の通信インフラとサービスプラットフォーム（都市 OS）を両社で構築することにより、働く人・住む人・訪れる人の暮らしと都市機能が連携し、アップデートし続けるまちづくりを目指します。 公式ウェブサイト (<https://kukanjizai.com/>)