

第 10 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 3 月 12 日（火）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 9 回（12 月 25 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

【資料 2 - 1】

十分に踏まえたまちづくりについて

【資料 2 - 2】

- 「高輪築堤跡保存活用計画書」との関係性

(4) 「高輪築堤」継承の取組みについて

【資料 3】

- 第 I 期（1～4 街区）

(5) まちづくりの考え方

【資料 4】

- 「品川開発プロジェクト」でのチャレンジ

(6) その他

(7) 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。

資料 1

「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9回）

開催記録

I 開催概要

日 時： 2023（令和5）年12月25日（月曜日）14時30分～16時30分

場 所： JR 東日本 現地会議室

出席者： 以下の通り

表 出・欠席者一覧

有識者	・松浦 晃一郎氏（第8代ユネスコ事務局長） ・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（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 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 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	パシフィックコンサルタンツ株式会社	

当日配付資料：次第

- 資料1 [第8回（10/23）有識者検討会議議事録案]
- 資料2 [高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりについて]
- 資料3 [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4 [品川駅周辺エリア全体で目指すまちづくり]
[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5 [品川駅街区地区について]
- 資料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]

II 議事要旨

1 開会

- 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の全体会を開会する。（事務局 JR）

2 第8回（10/23）有識者検討会議 議事録確認

- 修正指摘事項があれば本日会議終了後までに指摘してもらいたい。（座長）
← 指摘なし。（有識者一同）

3 高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりについて

- 資料2について説明する。（事務局 JR）
- これまで出てきた議論が綺麗に整理されており、今後の議論をしっかりと見守りたい。（本保氏）
- 資料に対する意見はない。（稲葉氏）（西村氏）
- 前回の自身の発言に関して、「土木構造物としての価値はない」という部分が誤解を招きかねない表現であった。高輪築堤は文化財としての価値は十分あると思うが、構造物としての価値は議論の余地がある、と考えている。例えば墓は中の人が偉大だから文化財に指定されているのであり、墓石そのものが立派かどうかは主ではない。築堤や線路そのものが、文化財としての価値があるかどうか専門的な議論が必要だと思う。（副座長）
- この内容を基に議論を絞る方向で良いと思う。（小野田氏）
- 既にできている保存活用計画と、この資料の内容がどういう関係にあるか、整理したほうが良い。（谷川氏）
- 日本の近代史の中で新橋～横浜間の鉄道は非常に重みを持っており、当時の全体像がわかる展示をしっかりと作ってもらうことが重要である。（座長）
- 築堤の原型が残っていることを鑑み、高輪築堤の意義がしっかりと伝わる形で説明してほしい。（座長）
- 自身の発言で、資料に「記録保存調査の進捗を報告したい」とあるが、「発掘調査の進捗を報告したい」という意図である。（文化庁）

- 老川氏の発言の趣旨は、「現地保存が可能であれば最善」という前提での発言と思われ、「現地保存ができれば最善」という部分も赤字にした方が良いと思う。（文化庁）
- 現地保存すべき場所はあるのか。（座長）
 - ← 既に調査を行った1～4街区については、2街区に40 m、3街区に80 m、2箇所合計120 mで現地保存を行う。4街区の30mの信号機跡の部分に移築保存する。（JR）
 - その事実がしっかりと分かるように、資料2の「移築保存の意義」の次に「現地保存」の項目を設けて記載するべし。（座長）

4 5・6街区における高輪築堤跡の調査成果について

- 資料3について説明する。（港区）
- ポイントの一点目は、5・6街区では開業期の海側の石垣、開業期の盛土に加え、複線化期の盛土が確認され、築堤全体の遺構が確認されたということ。二点目は、築堤自体が南にいくにつれて東に曲がっていき、かつ幅が広がっていくということ。三点目は、開業期の海側の石垣が1～4街区よりも非常に高い位置で確認されたことから、遺存状況が非常に良いと判断できるだろうということ。（谷川氏）
 - ← 5・6街区に現地保存すべきものが残っていると考えるか。（座長）
 - 基本的に「現地保存ができるかどうか」というところから協議していく必要があると思う。（谷川氏）
- 高輪築堤調査・保存等検討委員会にて「今後の検討の出発点としては、現地保存が可能かどうかというところから」という見解を委員の皆様方から頂いた。どこかのタイミングで5・6街区全体の調査を行ったうえで、まちづくりの中で保存方法を検討していきたい。なお、現在の開発計画は、築堤の存在を想定していない段階から検討しているものである。（JR）
- 初めに築堤ができ、複線化され、拡幅していき、今の品川駅になったが、どこまでを文化財として評価するのか。（副座長）
 - ← 保存活用計画において、単線・複線・3線化と続き、その後海側の埋め立てが進み第7橋梁が消滅したとされる大正7年頃までを境とする整理がなされている。（JR）
- 5・6街区は今後の重要な検討課題である。（座長）

5 品川におけるまちづくりの考え方

- 資料4について説明する。（事務局 JR）
- 資料5について説明する。（事務局京急）
- 品川地区は「国家戦略特別区域」「都市再生緊急整備地域」の両方に指定されているが、この2つの違いは何か。（座長）
 - ← 「都市再生緊急整備地域」は民間事業を対象としてスムーズに都市の再生を行うための制度であり、「国家戦略特別区域」は、それを日本の国家戦略に資するプロジェクトとするために内閣総理大臣から認定を受け事業の意味づけを深めるものとなる。JRも京急も両方の体系を用いている。（JR）

→ 認定については根拠法と担当窓口、実務としては事業者側なのか東京都の権限がどこまで及ぶのかを整理するとわかりやすい。（稲葉氏）

← 整理して資料として取りまとめたい。（JR）

- 5・6街区において単に商業ビルを建てるということではなく、KDDI との連携でデータ分析による新しいサービスの検討、シンガポール国立大学との連携によるインキュベーション施設の設置、東京大学との産学協創協定による健康問題への取組みなど、いずれも印象的なもので素晴らしい。こういった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を持たせていくことは重要であり、開発と文化財の保護をいかに両立させるかを考えていくために、さらに具体的な計画を提示して欲しい。（副座長）
- 品川の開発では防災など公益性の高い機能を都市計画として考えているようなので安心している。ここに歴史的に意義深い鉄道があったことを偲ばせるデザインが重要なものとなるだろう。（副座長）
- 5・6街区は発掘調査の調査状況を踏まえると、築堤の場所が確定してきているため、1～4街区と異なって築堤があることを踏まえた基本計画ができるはずである。開発計画と鉄道を継承するデザインは、外構だけではなく建物内の貫通的なスペースもさらにクリエイティブに検討してほしい。6街区の形状と、中に通っている築堤の線形から解決策は難しいと思うが、いかにデザインで解決するか努力することで良いものになるだろうと期待している。（西村氏）
- プラネタリーヘルスとは、地球環境と人間の健康を両方から捉えた新しい概念であり、これに東京大学が力を入れることは素晴らしい。日本でもっと力を入れて取り組んでいくべき概念である。（座長）
- この先5・6街区の方針が決まった後に保存側の方々から説明を求められることが想定される。これに対してこれまでの取組み（丁寧に記録保存調査を実施したこと・現地保存のため建物計画を変更したこと）の説明だけで事業者としての目的が説明しきれるかどうか疑問である。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資料が必要になる。（稲葉氏）

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について説明する。（事務局 JR）
- 築堤は海側に傾斜しているのだから海側は斜め、山側は垂直という石垣の積み方にこだわってもらいたい。（西村氏）
- 線路の上に物が置かれるのは違和感があり、可能な限りなくしてもらいたい。（西村氏）
- ボーダーの幅について、この場所における物語として 1067mm のナローゲージとすることが非常に重要であると考え。日本初の鉄道にナローゲージを採用し、現代の鉄道に至る歴史を様々な場所で物語を語れるようにすることが歴史を繋ぐということで重要である。そのようなこだわりをデザイナーに伝えて検討してもらいたい。（西村氏）
 - ← ボーダーが何本も引かれていることが重要なのかどうか、これが何を意味するのか、良く分からない。重要なことは線路を目立たせるデザインではないか。（稲葉氏）
- 線が多くて何が何だかよくわからないデザイン、という感想である。（本保氏）

- 石垣を想起させるために石を用いるとあるが、来た人がそれを見て当時の石垣と思っていたか疑問であり、デザイナーにもう一工夫考えてもらいたい。（稲葉氏）
- 発掘された石を転用しても、説明がないとそれが何かなかなか理解されない点が難しい。見た人に伝わるような工夫が必要である。（谷川氏）
- AR のゴーグルは、あまり使い勝手の良いものではなく、公共空間での活用は難しいと思うので、別の方法を検討してもらいたい。（稲葉氏）
- AR で何を見せるかが問題であり、例えば4街区の弧を描く鉄道らしい風景や、発掘現場の状況なども AR で再現して見られるようにしてもらえると良いと思う。（谷川氏）
- 展示や説明は、AR だけではなく他のソフトもうまく組み合わせて、現場でも対応ができる工夫をしてもらいたい。（本保氏）
- 有益な意見を頂いているので、事務局で意見の反映を検討してもらいたい。（座長）

7 その他

- 今後の進め方や、次回の主な議題は何か。（座長）
- 本日頂いたご意見を踏まえて、まちづくりの考え方とランドスケープを深度化していき、改めて提示したい。（事務局 JR）
- まちづくりと公共性の検討や、高輪築堤の価値を理解したうえでのまちづくりのあり方としてどこまで取りまとめるか、今後数回の検討会議の議題と思っている。その中で今後の調査や5・6街区のまちづくりの具体的な情報を提示していければと思う。ランドスケープについては頂いたご意見を踏まえて次回また提示する。（JR）
- その他意見や追加議題がなければ、本日は閉会とする。（座長）

8 閉会

- 次回第10回は3月12日14時30分～16時30分を予定し、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を開会する。
- [事務局 JR] 中井氏が15時頃より出席となる。オブザーバーの谷川氏がオンライン出席となり、老川氏・古関氏は欠席となる。
- [事務局 JR] 配付資料の確認を行う。なお、資料3については本日の会議終了後に回収するため、机上に残して退場いただきたい。資料の欠損があれば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8回（10/23）有識者検討会議 議事録確認

- [座長] 毎回しっかりとした議事録を作成いただき、感謝する。各委員で事前に修正の指摘をしていると思うが、最終として本日会議終了までにご指摘いただきたい。

3 高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりについて

- [事務局 JR] 資料2について説明する。
- [座長] 今までの議論を踏まえて作成いただき感謝する。非常に重要な資料となるので委員のご意見を伺いたい。
- [本保氏] よくまとまっていて、これまで出てきた議論が綺麗に整理されている。これを活かして、まちづくりも含め整理を進めていると思うが、しっかりと見守っていききたい。
- [稲葉氏] この資料については、特に意見はない。
- [西村氏] この資料については、特に意見はない。
- [副座長] 高輪築堤の価値のあり方の部分で、前回の私の発言内容が誤解をまねきかねない表現になっていた。「土木構造物として価値はない」という部分は、そこまで言い切っていない。文化財としての価値は十分あると思うが、構造物としての価値は別のものだと考えている。史跡でよくあるのはお墓である。例えば歴史的な影響がある偉人の墓などであるが、それはその人が偉大だから史跡になっているのであり、墓石そのものが立派かどうかは主ではない。築堤そのものが文化財としてどのぐらいの価値があるのか、専門的な議論が必要だと思う。それは線路も同じである。構造物としてきちんと残す必要があるなら残すべきだが、そうでなければ文化財として評価して対応するということも可

能ではないかと思う。その部分が議論の余地があるという意見である。今日の資料のまとめ方に感謝する。

[小野田氏] この資料の内容を基に議論を絞る方向で良いと思う。

[谷川氏] この資料に関しては特段言うことはない。但し、保存活用計画が既にできているので、それとこの資料の内容がどういう関係にあるかを整理した方が良い。

[座長] 私からは総論として二点ある。一点は日本の近代史の中で新橋～横浜間の鉄道は非常に重みを持っており、当時の全体像がわかる展示をしっかりと作ってほしい。もう一点は、開業当時のものとして唯一築堤の原型が残っているということで、保存の際は高輪築堤の意義がしっかりと伝わる形で説明をしてほしい。さらにもう一点加えるならば、表題にある通り、文化財の保存を踏まえた新しいまちづくり、という点が重要である。

[文化庁] 私の発言で、「これまでと今後の取組み」の「今後の取組み」の部分に、「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」とあるが、「発掘調査の進捗を報告したい」と言ったつもりである。もうひとつ、老川氏の発言だが、「高輪築堤の継承のあり方」の「移築保存の意義」の部分の趣旨は、「現地保存が可能であれば最善」という前提でそういう発言をしていたと思われるので、老川氏に確認してもらいたい。例えば、「現地保存ができれば最善」という部分も赤字にした方が良いのではないかと思う。

[座長] 事務局に聞くが、現地保存すべき場所はあるのか。

[JR] 既に調査を行っている1～4街区については、2街区に40 m、3街区に80 m、2箇所合わせて120 mの現地保存を行う。それ以外に4街区の30mの信号機跡の部分に移築保存する。

[座長] 事業者のコメントとして、現地保存と移築保存を行っている事実がわかるように資料に記載しておいてもらいたい。老川氏の発言だけ見ると現地保存を行っていないかのように誤解される。現地保存ができる場所がそれだけあるという今の説明を資料2に記載しておいた方が良い。「移築保存の意義」の次に現地保存の項目を設けて記載してもらいたい。

[座長] 港区から意見はあるか。

[港区] 特に意見はない。

[座長] 他になければ次の議題に移る。

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）

[港区] 資料3について説明する。

[座長] 谷川氏から補足説明はあるか。

[谷川氏] ポイントは三点ある。一点目は、5・6街区では開業期の海側の石垣、開業期の盛土に加え、複線化期の盛土が確認され、築堤全体の遺構が

確認されたということである。二点目は、築堤自体が南にいくにつれて東に曲がっていき、かつ幅が広がっていくような様相が見えたということである。三点目は、開業期の海側の石垣が1～4街区に比べると非常に高い位置で確認されていることから、遺存状況が非常に良いと判断できるだろうということである。

[座長] そうすると5・6街区に現地保存すべきものが残っていると考えるか。

[谷川氏] 基本的に「現地保存ができるかどうか」というところから協議していく必要があるだろうと思う。

[座長] 現段階で JR からの意見はあるか。

[JR] 高輪築堤調査・保存等検討委員会でも同様の調査結果報告の取りまとめを受け、「今後の検討の出発点としては、現地保存が可能かどうかというところから」という見解を委員の皆様方から頂いた。どこかのタイミングで5・6街区全体の調査を行った方が良いと考えており、委員の皆様方からもご指摘を頂いている。現在は現場が更地ではないので難しいが、どこかのタイミングでしっかりと全体の調査を行い、その上で保存方法を検討していきたいと考えている。なお、現在の開発計画は、築堤の存在を想定していない段階から検討しているものである。今後、調査の状況を把握し、委員の皆様方にもご意見を頂きながら、何ができるかを考えていきたい。高輪築堤の意義とまちづくりをいかに両立できるかという観点で、今後とも真摯に取り組んでいきたい。

[副座長] 初めに築堤ができ、複線化され、拡幅していき、今の品川駅になったが、どの時期までを文化財として評価するのか教えてもらいたい。鉄道史としての意義はあると思うが、どこかで線を引かないと際限のない話になる。どう考えているか聞きたい。

[JR] 保存活用計画において、単線、複線、3線化され、その後海側の埋め立てが進み、第7橋梁が消滅したのが大正7年頃とされている。明治5年頃～大正7年頃までが境になると整理されている。

[座長] 5・6街区については、非常に重要なテーマであり、今後の重要な検討課題としていきたい。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

5 品川におけるまちづくりの考え方

[事務局 JR] 資料4について説明する。品川駅周辺エリア全体で目指すまちづくりの考え方と、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について説明させていただく。

[事務局京急] 資料5について説明する。取組みの状況を説明する。当会議にて都市計画の手続きと文化財調査の分離を図ることへのご助言を頂き、現在都市計画の手続きと文化財の調査を並行して実施している。駅街区では複数の工事が絡み合っているため、文化財の調査は長期的にわたる。現時点で文化財的価値と比較検討できる状況にはない。今後、ご助言を頂ける状況にしていきたい。

- [座長] 考え方というか、用語の確認であるが、JRの説明では品川地区は「国家戦略特別区域」に指定されているという話であった。これは実際に東京都が進めるものか、それとも国のどこかの機関が進めるものか。一方で京急の説明では「都市再生緊急整備地域」という説明であった。この2つの違いは何か。重点がそれぞれ異なるのか。どのように連携するのか。関係を教えてもらいたい。
- [JR] 都市計画行政の皆様の方が適格かと思うが、事業者から説明する。「国家戦略特別区域」と「都市再生緊急整備地域」は法体系が違う。JRの事業も京急の事業も両方の体系を用いている。片方だけを用いることもできるが、この場所については両方用いている。「都市再生緊急整備地域」は、民間事業を対象としてその活力を引き出し、スムーズに都市の再生を行うための制度であり、「国家戦略特別区域」は、それを日本の国際競争力向上に資するプロジェクトとするために内閣総理大臣から認定いただき、事業の意味づけを深めるものとなる。
- [座長] 「国家戦略特別区域」の所管はどこになるのか。
- [JR] 「都市再生緊急整備地域」も「国家戦略特別区域」も内閣府となる。具体的には、地元との関係が深い都市計画となるので、東京都と港区にもご指導を頂きながら進めていく。
- [稲葉氏] 認定については根拠法と担当窓口、実務については事業者側なのか東京都の権限がどこまで及ぶのかを整理してもらえるとわかりやすい。
- [JR] 整理して資料として取りまとめたい。
- [副座長] 5・6街区をどう考えているかという点が重要である。いずれもJRよりプレス発表されている件名であるが、KDDIとの連携でデータ分析による新しいサービスの検討、シンガポール国立大学との連携によるインキュベーション施設の設置、東京大学との産学協創協定による健康問題への新たな取組みについて、大変印象的なもので素晴らしいと思う。これからの都市、東京だけではなく日本が将来どうなっていくのかを考える際に、こういった拠点を作っていかないと難しいだろう。品川の再開発が単に商業ビルを建てるということだけではなく、こういった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を持たせていくことは重要だと思っている。開発と文化財の保護をどうやって両立させるか、どう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欲しいと思っている。文化財保護は公益の際たるものであり、文化財の保存を通じて国民がこれを楽しむことができる。一方で開発についても、開発がなければ日本の社会そのものが持続できないということになる。これらをどこで、どういう考えで両立を図っていくかが、この有識者検討会議が直面している難しい問題である。これに対して少なくとも品川の開発で安心しているところは、都市にとって非常に重要な防災などの公益性の高い機能を都市計画の中に持たせていることである。ここに歴史的に意義深い鉄道があったということのを偲ばせるデザインが重要なものとなるだろう。プロムナードにおける線路跡のデザインは以前よりも良くなった印象がある。以前見たデザイン案は、築堤を意識することができなかった。

[西村氏] 4街区の外構は次の議題なのでそこでコメントする。全体的には大きく前進していると感じた。

[西村氏] 5・6街区について、現段階では基本構想程度のものがある状況と思う。発掘調査の報告を踏まえると5・6街区で築堤の場所がほぼ確定してきている。つまり1～4街区とは状況が異なり、計画を立てる段階で地下に何があるかが分かってきているので、築堤があることを踏まえた基本計画ができるはずである。開発計画や鉄道を継承するデザインは、もっと様々な工夫ができるはずである。外構だけではなく建物内の貫通的なスペースもクリエイティブに検討してほしい。特に6街区の形と、中に通っている築堤の線形から解決策は難しいと思うが、それをいかにデザインで解決するか努力することで良いものになるだろうと期待している。

[座長] 東京大学との取組みであるプラネタリーヘルスという言葉について、文字通り取ると「地球環境の健康」となるが、地球環境と人間の健康の両方から捉えた概念である。地球環境の保全は人間の健康に大きく関係してくるが、この新しい概念に対して東京大学が力を入れて取り組んでいくことは素晴らしいことと思う。日本においてもっと力を入れて取り組んでいくべき概念である。

[稲葉氏] 特区などの様々な認定を受けるために色々な工夫をされてきたことや、これらが日本や東京にとって大変重要な計画であるかはよく分かる。但しこの先、5・6街区の方針が決まった後に、特に保存側の方々から説明を求められることが想定される。それに対して、これまでの取組み（丁寧に記録保存調査を実施したこと・現地保存のための建物計画を変更したこと）の説明だけで事業者としての目的が説明しきれるかどうか疑問である。これだけではやや淡々としていて、さらに説得力を持たせる工夫ができるのではないかと。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資料が必要になってくるのではないかとと思う。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

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

[事務局 JR] 資料6について説明する。

[西村氏] 前回に比べて格段に良くなった。ただ、もう少しこだわってもらいたい点がある。築堤は海側に傾斜しているのだから、傾斜した石垣は海側にしてもらいたい。

[事務局 JR] 基本的なルールとして海側は斜め、山側は垂直という積み方を考えている。建物の入口部分のみ第7橋梁をイメージした積み方をしているが、ここだけ向きが逆になっている。

[西村氏] 海側は斜め、山側は垂直という積み方がデザインの基本となることにこだわってもらいたい。もう一点は、線路を復元した箇所につかかっている石や木があるイメージになっているが、線路の上に物が置かれるのは違和感があるので、可能な限りこれはなくしてもらいたい。

さらには、ボーダーの幅について、この場所における物語として1067mmのナローゲージとすることが非常に重要であるとする。迅速な鉄道敷設が理由だと思うが、日本初の鉄道にナローゲージを採用し、その後高速化の障壁となり、スタンダードゲージの新幹線が生まれたという歴史を様々な場所で語れるようにすることが、歴史を繋ぐということで重要である。そういうこだわりをデザイナーに伝えて検討してもらいたい。

[稲葉氏] こだわるところについて、現代デザイナーの方と歴史にこだわったデザインとの関係が非常に難しいと考える。ボーダーについては、これほど何本も引かれていることが重要なのかどうか、これが何を意味するのかよく分からない。重要なことは線路を目立たせるデザインではないか。また、石垣を想起させるために石を用いたとあるが、ただその石を使っているだけ、という印象しかない。来た人がその石の使われ方を見て当時の石垣と思っていたかどうか重要であるが、かなり難しい。そのあたりについても現在デザイナーの方にもう一工夫考えてもらいたい。本当にこれが歴史を表現する綺麗なデザインになっているかどうか重要である。また、ARのゴーグルは、あまり使い勝手の良いものではなく、公共空間で活用するということはかなり難しいと思うので、別の方法を検討してもらいたい。

[谷川氏] 稲葉氏に同感である。遺跡から発掘された石を床石等に転用しても、説明がないとそれが何かなかなか理解されないという点が難しい。見た人に伝わるような工夫が必要である。ARは考古学の遺跡でも使われるが、ここでは何を見せるかが問題である。例えば、4街区の弧を描く鉄道らしい風景や、コロナ禍で十分に見学会ができなかった発掘現場の状況などもARで再現して見られるようにしてもらえると良いと思う。

[座長] 有益な意見を頂いているので、事務局で意見の反映を検討してもらいたい。

[本保氏] デザインについては、線が多くて何が何だかよくわからないという感想である。ランドスケープには、それなりに限界があるだろうと思うので、展示や説明については、ARだけではなく、他のソフトも上手く組み合わせて現場でも対応ができる工夫をしてもらいたい。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

7 その他

[座長] 今後の予定について説明してもらいたい。

[事務局 JR] 今後の進め方であるが、本日頂いたご意見を踏まえて、まちづくりの考え方とランドスケープの計画を深度化していき、改めて提示していきたい。次回は第10回となり、2024年3月12日14時30分～16時30分を予定する。

[座長] 次の主な議題についても説明頂きたい。

[JR] 5・6街区の計画に向けて調査報告や、まちづくりの考え方とデザインをどのようにすり合わせていくのか等のご議論に感謝する。本日の議論を踏まえて、まちづくりと公共性の検討や、高輪築堤の価値を理解したうえでのまちづくりのあり方としてどこまで取りまとめていくのかが、今後数回の検討会議の議題と思っている。資料2については、本日の意見も踏まえて一度次回で取りまとめを行いたいと考えている。その中で今後の調査や5・6街区のまちづくりの具体的な情報を提示していければと思っている。ランドスケープについては、本日頂いたご意見を踏まえて次回また提示したい。

[座長] その他意見や追加議題がなければ閉会とする。

8 閉会

[事務局 JR] 頂いた意見は今後の検討に活かしていく。次回の第10回は2024年3月12日14時30分～16時30分を予定し、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

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 ⑨⇒第9回会議・2023年12月25日

【資料2-1】

これまでに頂戴したご意見(第⑥回～第⑨回)

観 点	まちづくりのあり方 (「品川」というまちの特性と使命)	高輪築堤の価値のあり方 (文化財としての位置づけ)	高輪築堤の継承のあり方 (文化財の保存・公開方法)
	【品川というまちの特性】 ・品川は近接する羽田空港のさらなる国際化や、リニア中央新幹線の発着駅になるなど、広域的拠点性が高まる稀有な場所。(⑥) ・今後は東京駅よりも品川駅が、日本の玄関口としての重要性を増していくのではないか。(⑥) 【品川のまちの使命】 ・国家戦略特区として、今後の日本の発展の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) ↓ 【国家戦略特別区域の定義】 ・国際的な経済活動の拠点の形成に資する事業を実施することにより、我が国の経済社会の活力の向上及び持続的発展に相当程度寄与することが見込まれる区域として政令で定める区域（国家戦略特別区域法第2条） 【都市再生緊急整備地域の定義】 ・都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令で定める地域（都市再生特別措置法第2条）	【「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡保存活用計画書」における高輪築堤跡の本質的価値】 (国指定史跡としての本質的価値) ⇒【資料2-2】 ↓ ・既に「保存活用計画書」に定められた史跡の本質的価値と、この会議で議論された内容がどのような関係にあるかを整理したほうが良い。(⑨) ○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发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) (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より) ↓ ・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。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)

これまでと今後の取組み (活かしていくべきこと)
【これまでの取組み】 ・保存活用計画のプレスを見たが、事業者として現地保存や公開にしっかり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) ・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

これまでご頂戴したご意見(第⑥回～第⑨回)

観 点	まちづくりのあり方 (「品川」というまちの特性と使命)	高輪築堤の価値のあり方 (文化財としての位置づけ)	高輪築堤の継承のあり方 (文化財の保存・公開方法)
	【品川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)	○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 ○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 ・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。(⑨) ・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)

これまでと今後の取組み (活かしていくべきこと)
【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)

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

高輪築堤跡保存活用計画書における高輪築堤の本質的価値と 有識者検討会議で頂戴した価値に関するご意見の整理

【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】 ●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。

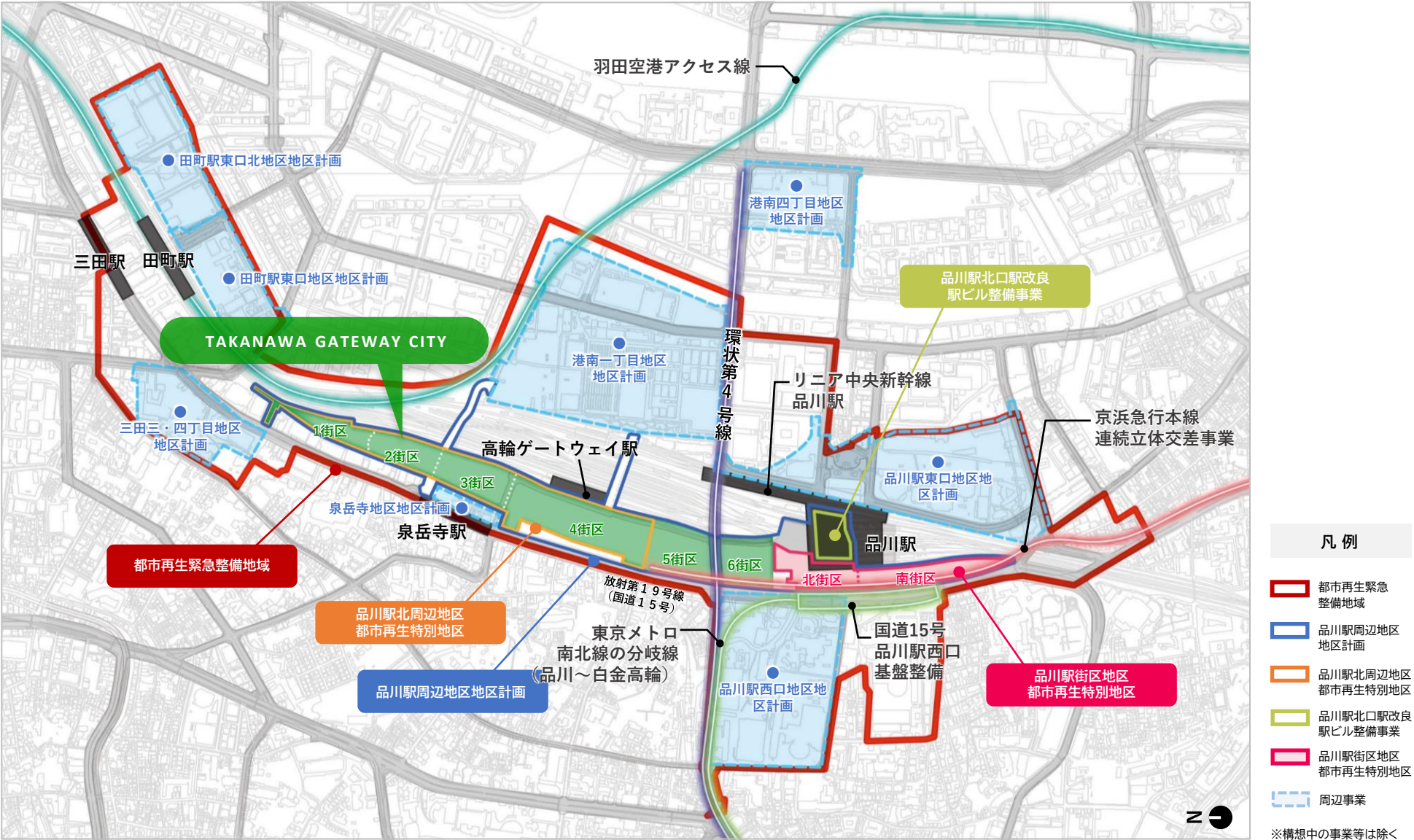
高輪築堤跡保存活用計画書における本質的価値の内容			これまでの有識者検討会議での主なご意見 (◎:本質的価値を直接表現しているご意見　○:本質的価値を幅広い視点で捉えていただいたご意見)	有識者検討会議で言及いただいていない 本質的価値の内容
① 史跡旧新橋停車場跡及び 高輪築堤跡の本質的価値	■我が国初の鉄道に関する施設 (起点駅、鉄道敷)であり、 我が国の交通史上画期的な 鉄道創設を記念する遺構	・「自国管轄方式」での 鉄道建設	○高輪築堤を含めた29kmの鉄道はイギリス人技術者が日本の技術者を育成した点を十分に調査し、説明・展示等ができると良い。(◎)	・政府はアメリカ等からの鉄道構想を拒否し、イギリス 公使の進言を受け日本独自で鉄道建設の方針を固めた。
		・日本近代化における 重要な鉄道建設	◎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と。(◎⑦⑨) ◎高輪築堤について 我が国最初の鉄道という歴史的価値 が高いと思われる。(◎) ◎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) ◎高輪築堤は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。(◎) ○日本の近代化の物語の中に高輪築堤がある、ということをも未来へ伝えて欲しい。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。(◎) ○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 。(◎) ○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 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、 イギリスからの技術を導入した 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。(◎)	
		・新橋・横浜間以降、 我が国鉄道網整備の 基礎となった路線	◎ 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。(◎)	
	■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	・イギリス人技師の指導の もと建設された鉄道	◎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。(なお、富岡製糸場は絹織物工業地帯フランス・リヨンから技術を導入している。)(◎)	
・鉄道技術向上の 基礎となった 新橋・横浜間建鉄道建設		◎高輪築堤は イギリスの技術が日本に本格的に導入された例のひとつ であることに土木構造物としての価値があると考える。現在の鉄道 技術に至る 歴史的な連続性にも価値 があり、上手く表現できると良い。(◎) ○高輪築堤は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。(◎) ○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。(◎)		
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	・日本の近代化を象徴する 我が国初の鉄道の起点駅 ・創業以降も 東海道線起点駅として推移した駅 ・創業当時の起点駅の様況や 建設の技術を伝える重要な遺構	○ 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。(◎)	—
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	・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。(◎) ◎ 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と。 海上築堤であったことも重要な記憶 の一つであり、どう表現するかの工夫があると良い。(◎)	・高輪築堤の建設は2つの工区に分けられ、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。
		・水運と陸運の結節点に 建設された築堤の橋梁		・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。
		・鉄道創業以降の東京都心 の鉄道拡張を示す路線	◎「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。(◎) ○ 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) ○(時間軸で連続している高輪築堤について) 「継承と革新」を表現 してほしい。(◎)	・築堤建設から鉄道開業時、複線化、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
		・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		
	■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	・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	◎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。(◎)	・史跡指定地周辺で実施した発掘調査では、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		◎高輪築堤は イギリスの技術が日本に本格的に導入された例のひとつ であることに土木構造物としての価値があると考える。(◎) ◎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。(◎) ○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 。(◎) ○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。(◎)	・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。	
上記に記載のない観点			○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。(◎) ○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)	

国家戦略特別区域		都市再生緊急整備地域
・成長戦略の実現に必要な、大胆な規制・制度改革を実行し、「世界で一番ビジネスがしやすい環境」を創出 ・長年にわたり改革ができていない「岩盤規制」について、規制の特例措置の整備や関連する諸制度の改革等を、総合的かつ集中的に実施（内閣府HPより引用）	概要	・都市再生本部が定める地域整備方針等に従って、関係省庁及び地方公共団体が、市街地の整備のための施策を強力に推進 ・国土交通大臣の認定等の特別な措置を受けることができる（国土交通省HPより引用）
・国家戦略特別区域法	根拠法	・都市再生特別措置法
・国際的な経済活動の拠点の形成に資する事業を実施することにより、我が国の経済社会の活力の向上及び持続的発展に相当程度寄与することが見込まれる区域として政令で定める区域（法第2条）	定義	・都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令で定める地域（法第2条第3項）
・国・自治体・民間事業者の3者で構成される国家戦略特別区域会議を経て、議長を内閣総理大臣とする国家戦略特別区域諮問会議において決定	区域の決定	都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令※で定める （※政令は、内閣総理大臣を本部長とする都市再生本部が制定する）
・東京圏 （東京都・神奈川県・千葉県成田市・千葉県千葉市）	品川駅周辺エリアの指定状況	・品川駅・田町駅周辺地域(184ha)
・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	方針	・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
・都市計画法等に定める手続きのワンストップ化 ・国家戦略住宅整備事業による住宅容積率の加算	品川駅周辺エリアの関連制度の活用状況	・都市計画等の特例（都市再生特別地区における容積率制限緩和） ・民間都市再生事業にかかる税制支援 ・国際競争拠点都市整備事業、都市安全確保促進事業による財政支援

品川駅周辺エリア全体で目指すまちづくり

2023年12月25日第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より再掲

■ 品川駅周辺エリアにおける開発の状況



(参考) 国家戦略特別区域の認定状況

区域計画の認定状況（活用事項数：72、認定事業数：464）

関西圏 (大阪府,兵庫県,京都府)
医療等イノベーション拠点、
チャレンジ人材支援

事項数 27
事業数 56

- ・保険外併用療養に関する特例
- ・病床規制の緩和
- ・iPS細胞からの試験用細胞製造の解禁 他

新潟市

大規模農業の改革拠点

事項数 12
事業数 23

- ・特例農業法人の設立
- ・農家レストラン
- ・農業への信用保証制度の適用
- ・特区民泊 他

仙北市

「農林・医療の交流」のための改革拠点

事項数 8
事業数 9

- ・国有林野の活用促進
- ・迅速な実験試験局免許手続き 他

大阪府・大阪市 (スーパーシティ型)

大胆な規制改革と併せて複数分野の
先端的サービスを実施するスーパー
シティ型特区

事項数 3
事業数 3

- ・データ連携基盤整備事業
- ・スタートアップビザ
- ・大阪・関西万博に関連する仮設建築物の建築

養父市

中山間地農業の改革拠点

事項数 10
事業数 26

- ・農地の権利移転の円滑化
- ・企業による農地取得
- ・農業への信用保証制度の適用 他

福岡市・北九州市

創業のための雇用改革拠点

事項数 27
事業数 89

- ・スタートアップビザ
- ・スタートアップ法人減税
- ・雇用労働相談センター 他

沖縄県

国際観光拠点

事項数 10
事業数 13

- ・農業分野での外国人受入
- ・農家レストラン
- ・地域限定保育士 他

広島県・今治市

観光・教育・創業などの国際交流・ビックデータ活用特区

事項数 13
事業数 20

- ・「道の駅」民営化
- ・獣医学部の新設
- ・雇用労働相談センター 他

加賀市・茅野市・吉備中央町

(革新的事業連携型)

3自治体連携により、健康・医療などにおける革新的
な事業を先行的に実施する「デジタル田園健康特区」

事項数 4
事業数 4

- ・スタートアップビザ
- ・特区民泊
- ・加賀市開業ワンストップセンター

仙台市

「女性活躍・社会起業」のための改革拠点

事項数 19
事業数 21

- ・NPO法人設立手続きの迅速化
- ・都市公園内保育所
- ・一般社団等への信用保証制度の適用 他

つくば市(スーパーシティ型)

大胆な規制改革と併せて複数分野の
先端的サービスを実施するスーパー
シティ型特区

事項数 7
事業数 9

- ・データ連携基盤整備事業
- ・スタートアップビザ
- ・官民の垣根を越えた人材移動の柔軟化
- ・外国人雇用相談センター 他

東京圏

(東京都,神奈川県,千葉県千葉市,成田市)
国際ビジネス、イノベーションの拠点

事項数 41
事業数 158

- ・都市計画法等に係る手続きのワンストップ化
- ・エリアマネジメント
- ・工場の新増設
- ・東京開業ワンストップセンター 他

愛知県

「産業の担い手育成」のための教育・
雇用・農業等の総合改革拠点

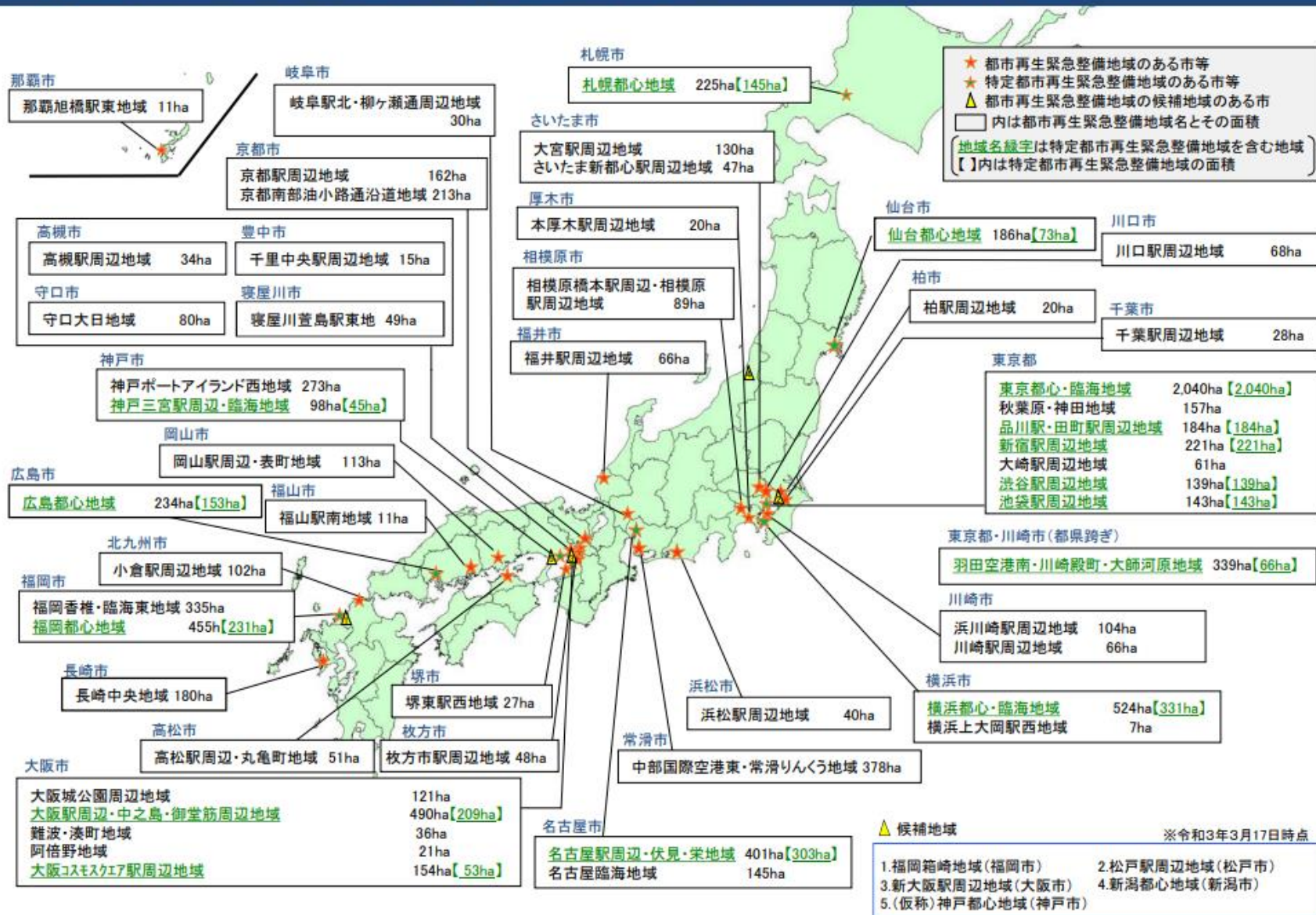
事項数 25
事業数 33

- ・有料道路コンセッション
- ・公設民営学校
- ・自動走行実証ワンストップセンター
- ・農業分野及び家事支援分野での外国人受入 他

※各区域の代表的な活用事項を掲載。

(参考) 都市再生緊急整備地域の認定状況

都市再生緊急整備地域 (51地域 約9,171ha : うち特定都市再生緊急整備地域 15地域 約4,336ha)



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ったため、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。

2020 年 11 月 9 日

高輪築堤の保存の方針について

高輪築堤調査・保存等委員会委員は、2 街区、3 街区で確認された高輪築堤の遺構について、東京都教育庁および港区教育員会の同席のもとで検討を行った結果、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. 確認された第 7 橋梁を含む高輪築堤の遺構は、国指定の史跡「旧新橋停車場跡」と一連のものであり、文化財的価値がきわめて高いことはいうまでもない。日本の近代化土木遺産を代表する遺跡であり、わが国の近代史、鉄道史、土木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。
2. 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、保存の方針を次のように定めた。
3. 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 80m の遺構を「現地保存」とする。第 7 橋梁橋台部は今後同種のもが発見される可能性がない、きわめて「希少性」が高い遺構である。橋台部から築堤部への「連続性」が良好に認められるとともに、鉄道創業時の遺構を良く残し、「遺存度」も非常に良い。また、鉄道創業時から現代の京浜東北線に至る、日本の鉄道の「歴史的重層性」を示すものである。
4. 「移築保存」については、今後「記録保存」の調査を行っていく中で、移築保存すべき遺構を検討することにする。基本的に「移築保存」は、発掘調査によって得られた成果に基づいて、移築した遺構を展示・解説することが必要である。
5. 「記録保存」については、上記「現地保存」を除く部分を対象とする。第 2 東西連絡道路部の築堤部の調査、および第 2・3 街区の遺構の検出調査によって、第 7 橋梁を含む高輪築堤の複雑な遺構の状況が明らかになってきている。「記録保存」の調査方法については、そ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

2024年 3月 5日
東日本旅客鉄道株式会社

「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」※1が誕生～

- JR東日本は、グループ経営ビジョン「変革2027」のもと、2025年3月下旬にまちびらきを控える“未来への実験場”「TAKANAWA GATEWAY CITY」から、広域のスタートアップエコシステム※2の構築に取り組みます。
- 街は来街者約10万人を対象として、環境・モビリティ・ヘルスケアを重点テーマに新たなソリューションを生み出し、社会実装するための日本最大規模※3の実験場です。100社以上のディープテック分野などのスタートアップによるビジネスの創造を、東京大学をはじめとしたアカデミアとの連携により、100年目線で長期的にサポートします。
- 2024年夏ごろから順次、東京大学・シンガポール国立大学（以下「NUS」）をはじめとする街のパートナーと共同で、各ビジネス創造プログラムを開催します。採択企業は、まちびらきに合わせて、街を活用して実証実験デモを実施できます。

※1 多様で先端的な知や技術を持つ人（Scholars）を、つなげ・かけあわせる（Link）ことで新たなビジネス・文化を創造することを目指し、名称を決定しました。
 ※2 スタートアップをサポートする多様な人材や支援制度が揃い、相互に関連しながら活動することで、継続的にスタートアップが生まれ成長し続ける仕組みです。
 ※3 対象人数が公表されているまちづくりの中で日本最大規模となります。（JR 東日本調べ）

1 「TAKANAWA GATEWAY CITY」を拠点とした広域スタートアップエコシステム

世界中の社会課題に対して、多様で先端的な知とのコラボレーションの機会や、鉄道データを含む街のデータ基盤（都市OS）による分析、多様な資金サポートの提供により、ソリューションを生み出し、育て、社会実装までサポートします。



※JR 東日本の駅数 1,681 駅(BRT を含む)、1 日あたり輸送人員約 1,459 万人(2023 年 4 月 1 日時点)

(1) 知の創造の核「TAKANAWA GATEWAY Link Scholars' Hub」

東京大学、NUS、博報堂、リバネス、ジェイアール東日本企画などを運営パートナーにむかえ、国内外のスタートアップ100社以上と、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・育てる施設が誕生します。



(2) 施設概要

① 「TAKANAWA GATEWAY Link Scholars' Hub」 Studio 1～3

さまざまな業種の企業やスタートアップ、アクセラレーターが集うコワーキングスペースを備え、アカデミア、弁理士、弁護士、税理士などの専門家の支援を受けられます。また、Studio3には実証実験エリアを設け、会員企業の先進的なサービスを体験することができます。

② 「TAKANAWA GATEWAY Link Scholars' Hub」 Lab

環境・ヘルスケアなどに関する基礎研究に必要な実験機器をあらかじめ備えます。ディープテック系のスタートアップは会員になることで、初期投資を抑えて活動することが可能です。



Lab イメージ



Studio3 実証実験エリアイメージ

(3) 3つの重点テーマ

① 【環境】プラネタリーヘルスの実現

環境負荷の少ない循環型ゼロカーボンのまちづくりを目指し、以下の取り組みを行います。

- 外部デポ（小型物流拠点）に集約した荷物を、FCトラックを活用して街に配送する“次世代型物流”の実装
- 街の商業施設と連携し、古着を再生させて再び街で販売するなどのアップサイクルの取り組み
- ビルイン型バイオガス設備の実装

今後、水素の地産地消によるCO₂の削減を目指すとともに、約1,500万人のネットワークを活用し、サーキュラーエコノミーの取り組みを広げていきます。



“次世代型物流”FCトラックイメージ



アップサイクルの取り組み
イメージ

② 【モビリティ】人とロボットとの共生社会の実現

ロボットやモビリティとの共生による年齢や居住地などにとられない“ヒト起点”のくらしづくりを目指し、以下の取り組みを行います。

- ロボットによるフードデリバリーサービス
- 都市OSとロボットプラットフォームの連携によって、清掃・警備をはじめとする多様な分野でロボットの活用を実現
- 1kmを超えるプロムナードを自由に行き来できる次世代モビリティの実装

今後、街で実装したロボットサービスとプラットフォームに、移動データをかけ合わせ、パッケージ化したビジネスとして、日本各地・世界中に展開します。

③ 【ヘルスケア】誰もが100年心豊かに生きられる社会の実現

「TAKANAWA GATEWAY CITY」をハブとして、「スマート健康ステーション®」のサービス拡充を目指し、街のパートナーであるアカデミアやスタートアップの知見の実証として、以下の取り組みを行います。

- 最先端の睡眠アルゴリズムを活用した睡眠コンシェルジュサービス
- ウイルスや感染症を手軽に感知する検査サービス
- Suicaの移動データと連動し、最適なタイミングで自分がいる場所に飲食がデリバリーされるサービス

今後、Suicaのデータ基盤とも連携し、街で実証されたサービスを組み合わせ、どこにいてもシームレスにPHR（パーソナルヘルスレコード）に基づいたヘルスケアサービスを受けられる仕組みづくりに取り組みます。



ロボットによるフードデリバリーサービスイメージ



多量のロボットの活用イメージ



睡眠コンシェルジュサービスイメージ



ウイルスや感染症を手軽に感知する検査サービスイメージ

(4) ビジネス創造プログラム

「TAKANAWA GATEWAY CITY」のまちづくりは、来街者約 10 万人を対象とした延床面積約 845,000 m²のフィールドです。さらに、2023 年 5 月に覚書を締結したシンガポールの JTC コーポレーションが開発するブンゴル・デジタル地区をはじめとする国内外のネットワークのハブになります。これらのフィールドやネットワークを活用し、2024 年夏ごろから順次、各ビジネス創造プログラムを開始します。

① 東京大学支援型ビジネス創造プログラム

ディープテック領域のスタートアップを主な対象として、プラネタリーヘルスにつながるビジネスの創造を東京大学の多様な先端的な知によってサポートするプログラムを実施します。

② NUS支援型ビジネス創造プログラム

NUS Enterprise が運営する BLOCK71 Tokyo と共同で、海外のスタートアップ企業を対象とした日本進出支援プログラムを開催し、日本企業との事業共創の機会を創出します。また、日本のスタートアップの海外進出も共同で支援していきます。

2 「TAKANAWA GATEWAY CITY」の施設開発進捗

(1) 建物名称

「あらゆるものをつなぎ、共創し続け未来に向けて成長する」という意味の「Link」と、「100 年先の心豊かなくらしのための実験場として、その支柱となり伸び続ける」という意味をこめた「Pillar」をかけ合わせ、建物名称を以下の通り決定しました。



建物名称	THE LINKPILLAR 1 NORTH/SOUTH (ザ リンクピラー ワン ノース/サウス)	THE LINKPILLAR 2 (ザ リンクピラー ツー)	TAKANAWA GATEWAY CITY RESIDENCE (タカナワゲートウェイシティ レジデンス)
主な用途	オフィス、ホテル、商業、 コンベンション・カンファレンス、 保育園、ビジネス創造施設	オフィス、商業、フィットネス、 クリニック	住宅、 インターナショナルスクール

(2) 施設名称

- ① コンベンション・カンファレンス
「TAKANAWA GATEWAY Convention Center」
(THE LINKPILLAR 1 SOUTH地下1～2階、6階)

約1,640㎡のコンベンションホールを核とした、全15室で構成されるMICE施設です。駅前広場でのイベントを織り交ぜた“街ごとMICE”の開催にも取り組みます。予約受付開始は2024年夏を予定しています。



- ② トラベルセンター「TAKANAWA GATEWAY Travel Service Center」(THE LINKPILLAR 1 SOUTH1階)

海外からのMICE参加者の利便性を高めるため、JAPAN RAIL PASSやJR EAST PASSなどの引き換えや発売を予定しています。日本全国の観光情報を提供し、アフターMICEの国内旅行が手軽に相談できるなど、新しい旅の価値をお届けします。

- ③ オフィスワーカー向け食堂「LINK Lounge」
(THE LINKPILLAR 1 SOUTH8 階)

アカデミアと連携し、オフィスワーカーの健康に配慮したメニューを提供するほか、常駐するコミュニティープロモーターの企画・運営による企業間コミュニケーションを創発するイベントやセミナーを開催します。



- ④ 保育園「ポピンズナーサリースクール TAKANAWA GATEWAY※4」(THE LINKPILLAR 1 NORTH1 階)

独自の教育理念「エデュケア」「エデュケーション（教育）とケア（保育）」を基に、ハーバード大学教育大学院などによる最先端の乳幼児教育と脳科学の視点を取り入れ、グローバル体験やSDGs教育を通じ、お子さまの可能性を最大限引き出す教育を提供します。

※4 正式な名称決定は2025年3月末ごろを予定しています。

(3) 「TEAM EXPO 2025」プログラム／共創パートナーについて

JR東日本(TAKANAWA GATEWAY CITY)は、2023年12月7日に、2025年開催の大阪・関西万博が主催する「TEAM EXPO 2025」プログラム／共創パートナーに登録しました。当プログラムは、多様な人たちがチームを組み、多彩な活動により社会課題の解決、そして、その先の未来に挑む、みんながつくる参加型プログラムです。「TAKANAWA GATEWAY CITY」は、「TEAM EXPO 2025」の参加者とともに、2024年度より具体プログラムを実施していきます。



(4) 「TAKANAWA GATEWAY CITY まちびらき前年祭 in March」の開催について

開業1年前の機運醸成に向けたイベント「TAKANAWA GATEWAY CITY まちびらき前年祭 in March」を2024年3月15日(金)～16日(土) に開催します。

「まちびらきに向けたトライアルの2日間」をテーマに、お客さまへ心豊かな未来の街体験を提供します。

https://www.jreast.co.jp/press/2023/20240215_ho02.pdf



【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。

THE LINKPILLAR 1および高輪ゲートウェイ駅周辺エリアを2024年度末（2025年3月下旬）に開業し、その他の棟（THE LINKPILLAR 2・文化創造棟・TAKANAWA GATEWAY CITY RESIDENCE）および各棟周辺エリアを2025年度中に開業します。

今後続く品川駅周辺エリア（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>）



東京大学と100年間の産学協創協定の締結



東京大学 GATEWAY Campus イメージ



シンガポール国立大学と連携協力の覚書の締結

<東京大学について>

2023年10月25日、プラネタリーヘルスの創出を目的として、100年間の産学協創協定を締結しました。「TAKANAWA GATEWAY CITY」を実験場として東京大学の多様な先端的な知を検証し、社会実装に取り組むとともに、ビジネス創造プログラムの共同開催を通して、日本のスタートアップエコシステムの活性化を目指します。

<パスツール研究所について>

パリにある民間の公益財団法人で、研究・公衆衛生・教育・研究手法の開発という4つのミッションに基づき、人類の健康に貢献する活動を行う機関です。「Institut Pasteur du Japon (IPJ)」は、グローバルヘルスやライフサイエンスなどの幅広い分野を対象として、国際共同研究や大学院学生の研修などの国際連携を強化していくハブとなります。

< NUS Enterprise について >

NUS Enterprise は、2002 年に設立された NUS が運営する起業支援部門で、イノベーションと起業家精神の推進に向けて中心的な役割を担っています。NUS Enterprise は体験学習、エコシステムの開発、基礎技術の応用と商業化を通し、アントレプレナーシップを促進・育成しています。

詳細：<https://enterprise.nus.edu.sg/>

< BLOCK71 について >

BLOCK71 は、既存の企業や政府と戦略的なパートナーシップを組みながら、NUS Enterpriseが先導している組織です。テクノロジーに特化したスタートアップエコシステムの構築とグローバルな事業の接続をし、スタートアップ・コミュニティの活性化と集約を図るとともに、新たな事業を先導し、シンガポール現地のみならずグローバル市場におけるメンターシップと成長機会を提供しています。BLOCK71は2011年の設立以来、1,600社以上のスタートアップ企業の成長をサポートし、シンガポール・米国・中国・日本・インドネシア・ベトナムの6か国で事業を展開しています。

シンガポール国立大学と JR 東日本は“BLOCK71 Tokyo”を拠点として、東南アジアのスタートアップエコシステムの構築に向けて、連携をしていきます。

< 株式会社博報堂について >

博報堂は「生活者発想」と「パートナー主義」という2つのフィロソフィーのもと、日々革新を続けています。高いクリエイティビティを持つプロフェッショナルによる課題解決を得意とし、広告領域のみならず、近年はイノベーション領域における新規事業開発専門組織「ミライの事業室」からも様々な事業が生まれています。「TAKANAWA GATEWAY Link Scholars' Hub」において、会員企業向けの新規事業開発支援プログラムの提供で連携します。

< 株式会社リバネスについて >

株式会社リバネスは、「科学技術の発展と地球貢献を実現する」というビジョンのもと、科学教育・人材育成・研究開発・新規事業の創出に重点を置き、世界中のパートナー企業や公的機関と300を超える多角的なプロジェクトに取り組んでいます。「TAKANAWA GATEWAY Link Scholars' Hub」Labのパートナーとして施設の運営面で連携します。

< 株式会社ジェイアール東日本企画 (jeki) について >

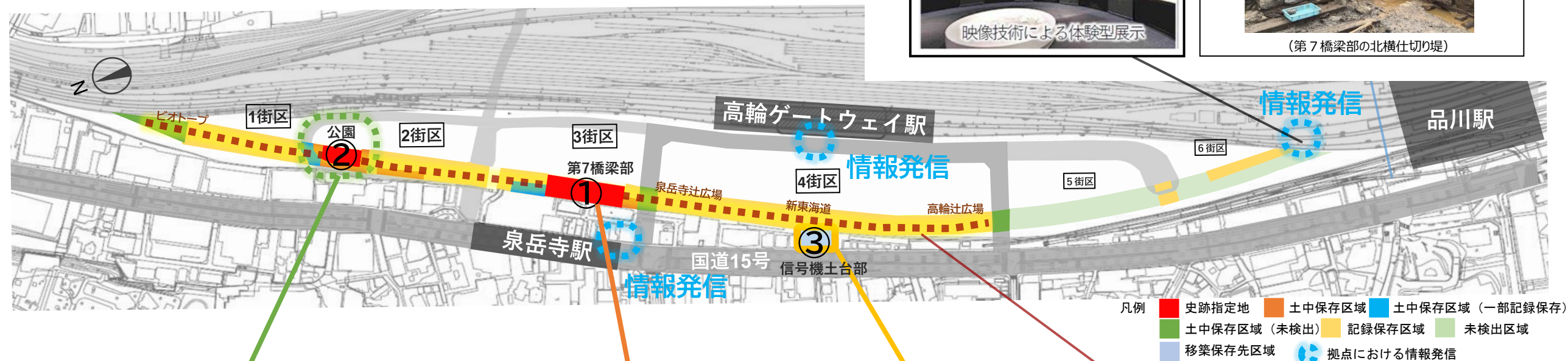
jeki は、JR 東日本グループのハウスエージェンシーおよび交通メディアの媒体管理を担っており、Suica データ活用や移動者マーケティング、デジタル領域のビジネス創造を図りながら地方創生を手掛けるソーシャルビジネスなど幅広い分野で企業と生活者の新たなコミュニケーションを創造している企業です。

< JTC コーポレーションについて >

JTC コーポレーションはシンガポール貿易産業省傘下の機関であり、シンガポール国内の産業用地の都市計画、開発、運営を担っています。8,000 ヘクタール以上の土地を所有する JTC コーポレーションは、シンガポール国内の産業用地の基盤整備と不動産開発において戦略的・実務的な役割を担っており、環境に優しくスマートな都市計画を推進しています。

JTC コーポレーションと JR 東日本は 2023 年 5 月、シンガポールと日本両国における都市のスマートソリューション開発と革新的なコンセプトを持つ都市の実現を目指し、覚書を締結しています。この連携は共創してデジタル技術を活用した都市実装の推進を目指すものです。また、JTC コーポレーションと JR 東日本は、双方の都市を活用しながら両国のスタートアップ企業の成長の支援などを通じて、デジタル技術の実証実験やイノベーションの創出に向けた連携を推進していきます。

＜高輪築堤を活かすまちづくり＞



1～4街区 現地保存・移築保存・丁寧且つ慎重な記録保存調査他

○公園隣接部現地保存（2街区）

遺構の残存状況が良好である公園隣接部を現地保存し、築堤を身近に感じられるよう公園と一体的に整備



○第7橋梁部現地保存

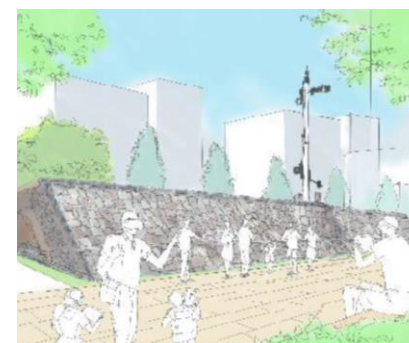
当時の錦絵にも描かれるような特徴的な橋台部を現地保存し、鉄道開業当時の歴史や風景を感じられる空間を整備



第7橋梁部を望む視点場の整備イメージ

○信号機土台部の移築保存

鉄道らしい景観を呈する信号機土台部を含む前後の築堤を国道15号側の近隣広場へ移築保存

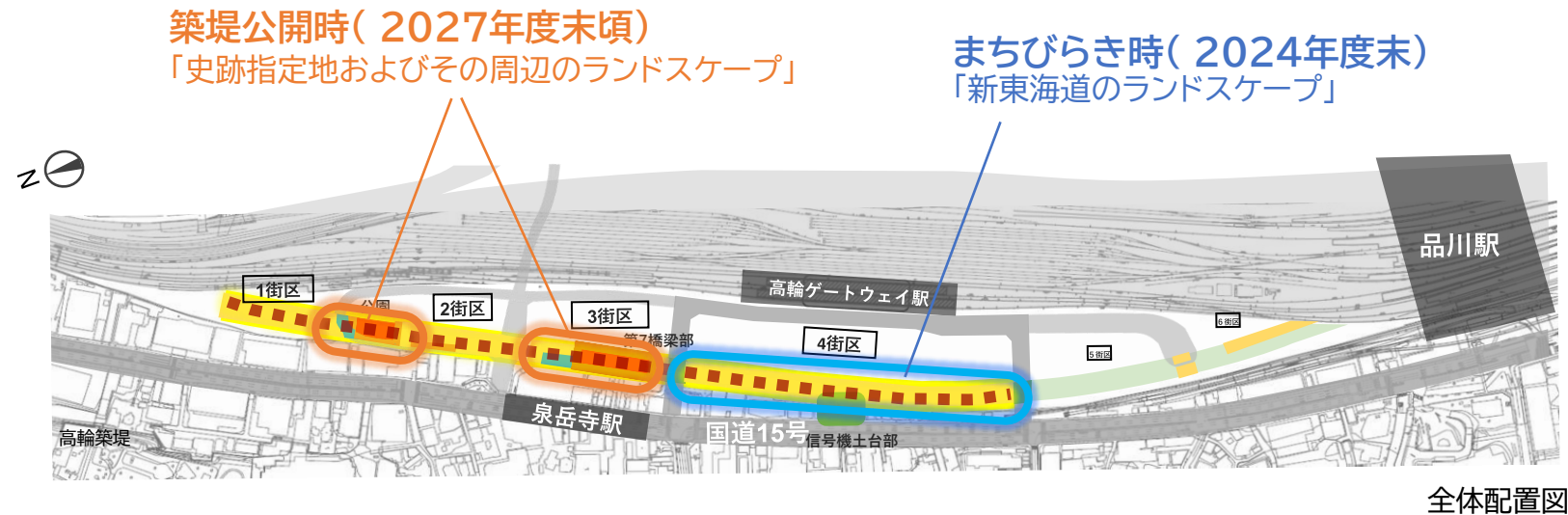


国道15号沿いの広場に移築保存したイメージ

○高輪築堤の記憶・連続性を表現するランドスケープイメージ



■高輪築堤を想起させるランドスケープ計画について



①「築石の活用」 海側の石積み、山側の石積みを表現



②「レールを再現」 開業期の軌道位置にレールを埋込む

③「ゆるやかに弧を描く鉄道らしい風景」を床仕上げで表現



OAR体験

「現実世界×仮想空間」

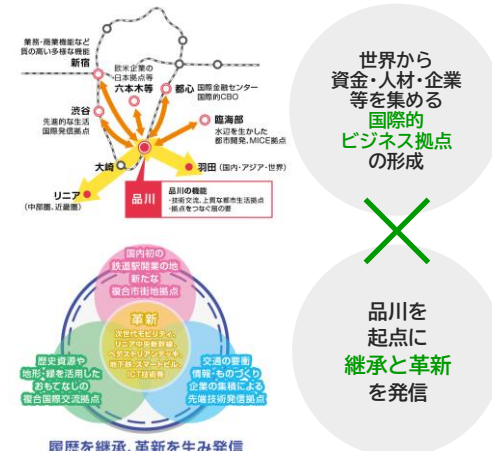


長大な仮囲いを活用し、「歴史やまちづくり」を発信

仮囲い
(高さ3m×約300m)
～2031年度頃まで



▶▶▶「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



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 クリエイター 文化プログラム スタートアップ企業 エリアマネジメント

まちづくりの考え方 ～「品川開発プロジェクト」でのチャレンジ～

「国際イノベーション拠点形成」にチャレンジするまち「品川」

- ・品川駅周辺エリアの国内外の玄関口として拠点性のある稀有な立地であることを活かす
- ・品川開発プロジェクトは、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

「品川開発プロジェクト」でのチャレンジ

- アカデミアや企業をはじめとする共創パートナーとの連携強化により、国際標準に繋がるイノベーションを創出することで、「元気な日本」づくりに貢献する
- 規制改革等を伴う産官学一体での科学技術・イノベーションを推進し、日本の国際競争力強化に貢献する

国際交流拠点・品川の実現

多様な交通
モードを結ぶ
交通結節機能

交流・協働・発信
の場となる「ダイ
バーシティプラッ
トフォーム」

企業間・地区
間連携を促進
する「コンソー
シアム」

第Ⅰ期(1～4街区)で進めているチャレンジ

全体まちづくりでのチャレンジ

環境

プラネタリーヘルス
の実現

モビリティ

人とロボットとの
共生社会の実現

ヘルスケア

誰もが100年心豊かに
生きられる社会の実現

医療 イノベティブ・ハブ

デジタル活用と
産官学連携による
高度な医療ハブ

知のプラット フォーム

国内外アカデ
ミアによる
知の集結

エネルギー新実証 フィールド

未来のエネルギーを
見据えたGX推進
まちづくりにおける
水素利活用の実証等

文化の発信

100年先へ文化
をつなぐ



文化創造棟（2街区）

高輪築堤



第7橋梁部の現地保存（3街区）



公園隣接部の現地保存（2街区）



信号機土台部の移築保存（4街区）

※品川開発プロジェクトのまちづくりの中で、「高輪築堤の価値」と「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」を次世代に継承する