

第 11 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 6 月 10 日（月）15:30※～16:30

場所：Tokyo Yard Building 会議室

※通常と開始時間、場所が異なりますのでご注意ください

次 第

【全体会】

- (1) 開会
- (2) 第 10 回（3 月 12 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】
十分に踏まえたまちづくりについて
・国際交流拠点・品川の実現に向けたステップ 【参考資料 1】
・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 2】
- (4) 移築保存に係る考え方について 【資料 3】
- (5) TAKANAWA GATEWAY CITY 第Ⅱ期エリアの確認調査について【報告】 【資料 4】
- (6) 羽田空港アクセス線（仮称）における高輪築堤等の調査・保存について 【資料 5】
- (7) その他
- (8) 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10回）

開催記録

I 開催概要

日 時： 2024（令和6）年3月12日（火曜日）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） 座長 ・木曾 功 氏（元ユネスコ日本政府代表部特命全権大使） 副座長 【欠席】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）
有識者 オブザーバー	【欠席】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 ・港区まちづくり支援部 開発指導課 ・東京都 建設局 道路建設部 鉄道関連事業課 ・公益財団法人東日本鉄道文化財団 鉄道博物館 学芸部
事業者	・独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 都心業務部 ・東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模開発部門 ・東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部 まちづくり部門 ・東日本旅客鉄道株式会社 構造技術センター ・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
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 ・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
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9回（12/25）有識者検討会議議事録案]
- 資料2-1 [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2-2 [「高輪築堤跡保存活用計画書」との関係性]
- 資料3 [「高輪築堤」継承の取り組みについて]
- 資料4 [品川駅周辺エリア全体で目指すまちづくり]
- 参考資料1 [国家戦略特別区域の認定状況]
- 参考資料2 [史跡の本質的価値（保存活用計画書抜粋）]
- 参考資料3 [高輪築堤の保存の方針について]
- 参考資料4 [JR 東日本プレスリリース（2024年3月5日）]

II 議事要旨

1 開会

- 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の全体会を開会する。（事務局 JR）

2 第9回（12/25）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）
[説明概要] 前回会議までの意見を取りまとめ、保存活用計画書、高輪築堤調査・保存等検討委員会における保存の方針との照合を行った。史跡の本質的価値との照合において本会議でまだ議論していない項目を抽出したので、今回及び今後の会議でご意見を頂きたい。
- 高輪築堤は、旧新橋停車場の史跡指定に追加指定となり、本質的価値を再検討した。水運と陸運の結節点である東海道、車町の河岸の機能を維持するために形成された第7橋梁、その南北の仕切堤の存在など、地域史との関連が大きいことも発掘調査の成果で分かった。保存活用計画の計画対象区域は史跡指定地だけではなく、周辺地域を含めて定めている。（谷川氏）
- 指定地だけでなく幅広く価値を捉えていることが、高輪築堤の保存活用計画の中核となる。現在、保存活用計画に基づいて整備基本計画を作成途中であり、第7橋梁跡や公園部の保存方法や展示方法を検討している。今後何かの機会で紹介したい。（中井氏）
- 周辺とは明確な境界線を引いているのか。（座長）
← 品川開発プロジェクトの範囲が計画対象の範囲である。（谷川氏）

- 長期間にわたって整備が進み周辺状況も変わるため、本質的価値は非常に重要である。整備するときに何が大事か常に依拠すべき原点である。本会議の議論と保存活用計画がしっかりと連動していくことが大切である。（西村氏）
- 重要文化財だと限定的になるが、保存活用計画が広い範囲を捉えていることは良い。明治の近代化の第一歩ということが主となっており、ここだけの範囲という限定的なものではない。（副座長）
- 文化庁の見解を聞きたい。高輪築堤は史跡指定しているが、重要文化財の指定として価値を高める解釈がある中で、移築についてどう評価するか。（副座長）
 - ← 難しい問題だが、重要文化財と史跡は根本的には変わらない。文化財が同じ場所にある方が良いが、それが難しければ移築となる。高輪築堤は土の中から取り出して同じように移築はできない。したがって現地にある方が良いという考えである。ただし信号機土台部はどうしても現地に残せないため、移築という手法を取った。（文化庁）
 - 移築自体で価値がなくなることではないと考えて良いか。（副座長）
 - ← 残せないなら近い場所に移すということで、同じ場所にあるよりは下がるが、価値はある。（文化庁）
- 世界遺産の場合は分かりやすいが、遺構本体と周辺ということで、史跡に指定されたのは周辺も含むのか。（座長）
 - ← 遺構本体のみである。史跡は土地を指定する。周辺も指定する史跡もあるが、今回は開発の建物計画が先にあるので遺構本体のみとしている。（文化庁）
- 移築した信号機土台部は何らかの形で保護対象となるのか。保存のための措置や仕組みはあるのか。（座長）
 - ← そういう仕組みはない。史跡にも指定されない。（文化庁）
 - ← 整備基本計画でどういう形で残すのか検討している途中である。（中井氏）
- 信号機土台部は重要文化財となれば保存できると思うが、その下位的な位置付け、例えば都や区の文化財指定などができないのか。せっかく移築保存するのだから文化財として残すことができないのか。（座長）
 - 本質的な問題であり、現行制度の課題であると思う。史跡指定できる範囲が限られている。そこにあるものが重要なのに、法的な仕組みが整っていない。信号機土台部は重要文化財に指定すべきである。現状制度でやむを得ないという見解もわかるが、将来撤去される可能性などが残るのはおかしい。価値という意味で、この部分を考えるべきである。（副座長）
 - 東京都の文化財担当の意見を聞きたい。現状、都道府県の文化財が増えているが、都の文化財にできないのか。問題提起としたい（座長）
 - ← 本日は東京都の文化財担当者は欠席である。（事務局 JR）
- 移築の概念が重要である。本来高輪築堤は土・石・木であり海側には群杭がある。今回信号機は表面の石だけを移築するので、高輪築堤自体の移築とは呼べない考える。（谷川氏）
- 高輪築堤調査・保存等検討委員会において移築の議論をした際、どうしても現地に残せないなら移築もやむを得ないという結論とした。ただし築堤の断面を見せる工夫をして

移築を考えるようにお願いした。移築により内部構造を見せることができるのは一つのやり方である。（谷川氏）

- 港区はどう考えるか。（座長）

← 港区としてのコメントはない。（港区）

- まとめが難しいが、良い資料や議論があったのでこれらを踏まえて対応を考えることが重要と考える。（座長）

4 「高輪築堤」継承の取り組みについて

- 資料3について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕1～4街区で考える継承の取り組みをまとめた。整備については現在整備基本計画の委員会で意見を頂きながら、公園部、第7橋梁部、移築部、連続性を表現するランドスケープという4つの観点で検討を進めている。ランドスケープの具体として高輪築堤の石を用いた景観形成、鉄道らしい風景としてレールの設置、ARの活用や工事中の仮囲いを利用した歴史紹介などを考えている。

- 4街区のランドスケープという箇所は2024年度末完成という急な話だが、どういう手順で進めるのか。（座長）

← 整備完了は2025年3月を想定する。現在建物躯体は概ね完成して内装工事に移っている。当該箇所は外構として材料手配などを進めている。（事務局 JR）

- 4街区のランドスケープと呼ばれる部分は前回の意見を反映していただいております、基本的にこれで良いと思う、空間が細長く、線路が建物の中に入る箇所もあるので誤解されないようにすべきである。（西村氏）

- 本来はもっと早く議論できていればよかったが、建物の中についても工夫できるなら床面のデザインなどは考えられるだろう。（西村氏）

- 4街区と3街区の間の道路の横断部で、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てもらいたい。これは1街区と2街区の間も同じである。敷地の外の部分との調整や工夫をしてもらいたい。（西村氏）

← 整備基本計画を踏まえて周辺をどう整備していけるかを、港区とも協議して進めていきたい。（UR）

← 港区としてもこのまちづくりが街区単位で行われるのではなく、エリア全体で進められることを目指しており、高輪築堤も同じである。ただし道路で何ができるかは簡単ではなく、道路内なのか、敷地内なのかを含めURと協議して考えていきたい。（港区）

← 車道部分は警察協議が絡むため難しいと思うが、URも港区も検討してもらえるとことなので、検討していただきたい。（中井氏）

← 3街区や2街区への接続はデッキのプロムナードとなるので、そちらの方が工夫しやすいのではないかと。築堤は現状の地面より下にあるものだが、レベル感を上手くそろえながら、なるべく連続性を出していけるデザインに出来ると良い。（中井氏）

- 仮囲いが2031年まで残るということで、仮囲いを使った表現や、イベントでのプロジェクトマップに使用するなど、上手く使っていけると良い。（中井氏）

- 最終的には1街区から品川駅まで歩けるようになる。人が多く流れて界隈性を持った地域になることが重要である。人流を考えたデザインが、観光や人と人との接点という意味で重要。高輪築堤は人の流れの中で、歴史との接点という意味で大きな意味と価値を持ってくる。地域史という観点も取り込んでもらいたい。（本保氏）
- 発掘当時、コロナ禍で多くの人に見てもらえなかった。ARの中に発掘現場を体験できるような映像にしてもらえると大変ありがたい。（谷川氏）
- 最近の仮囲いは、足を止めて見たいと思う面白いものが多いので、そうしてもらいたい。テーマは鉄道が中心になると思うが、長い距離となるので品川・高輪の江戸時代からの歴史、まちの歴史を語るものになると良い。（副座長）
- 4街区のまちびらきの3年後に史跡区域の完成となるが、そんなに時間がかかるのか。資料のパースの状態が出来上がるのは2031年なのか。（座長）
 - ← 4街区の建物完成後に遺構を掘り起こしてから周辺整備となるため、その期間が必要である。（事務局 JR）
 - ← 2025年3月に4街区側の完成と共に人が通れるようになるが、国道側は仮囲いの状態が5～6年続き、国道側の開発が完了すれば完成形となる。（JR）
- 資料のパースは、通りの両側を表示させるように示すこと。（座長）

5 まちづくりの考え方

- 資料4について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕JR 東日本は品川駅周辺エリア全体で多様なパートナーとの共創により、100年先の心豊かな暮らしに向けて新たな価値が創出され続けるまちづくりを目指しており、国家戦略特区として国際ビジネス拠点を集積させ、国際イノベーション拠点形成にチャレンジするまちとして位置付けている。具体的には品川開発プロジェクトのまち全体で医療・知・エネルギーを3つのチャレンジの柱とし、既に1～4街区の建物でも整備を進めている。これに文化との関係として、文化創造棟の展開、高輪築堤による継承を考えている。
- 文化の発信は多義的である。高輪築堤は過去の話になるかもしれないが、過去から未来に繋がる文化の発信として、ぶつ切りにならないように組み立てることが重要だと思う。（谷川氏）
- 資料4はカタカナが多くわかりにくいですが、プレスリリースの資料ならよく理解できる。但しプレスリリースに歴史の内容が全く触れられていないのは寂しい。これから先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と考える。（本保氏）
- 品川ではTAKANAWA GATEWAY CITY以外にも多くのプロジェクトが動いており、MICE施設など開発同士で重複する機能もある。全体をどうコーディネートするかという意味で、企業、事業者を中心にコンソーシアムの試みを考え始めている所である。TAKANAWA GATEWAY CITYは一番早く進む事業なので、協力をお願いしたい。（中井氏）
- エリアマネジメントの構想はあるのか。（本保氏）
 - ← 各開発地でエリアマネジメントの法人設立が考えられている。品川全体での司令塔として、全体の地区連合体、企業体、コンソーシアムを作るかなどの議論を進めているが、まずは地区ごとにエリアマネジメントを進める。（中井氏）

- 本会議は築堤の価値・あり方からスタートしたが、細長い TAKANAWA GATEWAY CITY のコンセプト、空間にもそれが表れているべきだと思う。南北に細長いエリアは線路そのものという印象を持ち、少し工夫すれば大きな意味を持たせられる。（西村氏）
- 5、6 街区やその南側は街区がもっと整形になるようなので、建物形状の自由度が高いのではないかと。南北に貫く築堤をどういう形でデザインできるか、全く無視するデザインもあり得るが、築堤を基盤にデザインする工夫ができれば上手くいく大きな判断の分かれ目となる。東西に環状4号線も整備されるので、これを含めて高輪築堤をどうデザインするか、品川駅に繋がっていければ、空間的なメッセージとして発信できて良い。（西村氏）
- 旧新橋駅の汐留の開発は、駅が復元してあっても線路を分断する形で大きいビルが作られていて、全く連続性を感じない。駅がかわいそうである。清算事業団が関係するので土地を売らなければならなかった条件は理解するが、今回はそういうところではない。新橋で実現できなかったことがここで実現できると良い。変な建物を建てると汐留の二の舞となる。物語のスタートに築堤があったことが今の開発に至らせているのだから、しっかりと尊重し、その尊重がどういうデザインか、デザイナーとしっかりと検討してもらいたい。道や線路を作れば良いということが答えではない。是非工夫を凝らしてチャレンジしてもらいたい。（西村氏）
- まちづくり全体の時間軸について、特に5・6街区について聞きたい。（副座長）
← 5・6街区用地は、品川駅部、環状4号線、京急線改良の工事ヤードとして2027年まで使用し、その後に建物を建てていく。（JR）
- コンセプトには大賛成である。国家戦略特区だから、教育・学術・文化・エネルギーなど重要な機能を集積して、現在の日本が抱える課題を解決する意図が感じられる。単なる JR 東日本の開発事業ではなく、非常に大きな影響力を持つ。オフィスビルを作るだけでは納得できない。文化財保護も広域で考えるべきだし、周囲の開発事業も社会の利益をどう考えるかが重要である。（副座長）
- 史跡区域の現地保存をするために掛かるコストはどのくらいか。それを企業としてどう考えるか。（副座長）
← 第7橋梁部を現地に残すにあたり、3街区棟を海側に動かす設計及び計画変更等を行ったため、約500億円増加した。負担が大きいけど、築堤は我々の先人が作った歴史であり、補助金などの支援も頂くなど様々な理解と支援の中で、決断して進めてきた。まちづくりと文化財保護の両立を進めたく、その中でエリアの価値を更に高めていきたい。（JR）
- 「150年前の鉄道開業というイノベーション」という部分をしっかり強調してってもらいたい。（座長）
- 産官学で、官の協力を得ないといけない。港区だけではなく、都、国に応援や協力をしっかり行ってもらいたい。（座長）
- 「TAKANAWA GATEWAY CITY」と「国際交流拠点・品川」が、同じ場所を指すのか使い分けをしているのかわかりにくいので、用語を整理してもらいたい。話を聞いていると品川はまちづくり全体で、そのうちの細長い部分が「TAKANAWA GATEWAY CITY」と認識できるが、プレスリリースは「TAKANAWA GATEWAY CITY」のことしか記載がなく、全体のことに

触れられていない。「国際交流拠点・品川」がどこまでを指すのか明確にしてもらいたい。（座長）

← 次回会議で、保存活用計画範囲と共にエリアについて説明する。（JR）

← 「国際交流拠点・品川」は広い概念であり、JR 東日本の事業のみではない。「国際交流拠点・品川」を構築する複数のプロジェクトの一つを「TAKANAWA GATEWAY CITY」と呼ぶ。（JR）

→ 参考資料1のP.2の図の赤枠範囲が「国際交流拠点・品川」か。（座長）

← 赤枠範囲は都市再生緊急整備地域の範囲である。（JR）

- 「国際交流拠点・品川」という範囲は少し漠然としていても良いが、「TAKANAWA GATEWAY CITY」と国際交流拠点・品川が識別されるように用語を使ってもらいたい。（座長）

6 その他

- 次回の議題を説明してもらいたい。（座長）

← 5・6街区に関してさらに詳しい内容を提示して、今後の進め方について議論いただけるようにしたい。また4街区の工事が進んでいるので、現場見学実施を検討したい。見学のスケジュールは現場と調整して連絡する。（JR）

- 今後のこの会議の予定を説明してもらいたい。（座長）

← 年内で2～3回の議論をお願いしたいと考えている。（JR）

- その他意見や追加議題がなければ、本日は終了する。（座長）

7 閉会

- 次回第11回は6月10日を予定し、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を開会する。
- [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] 本日は稲葉氏、オブザーバーの小野田氏、老川氏、古関氏が欠席となる。
- [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9回（12/25）有識者検討会議 議事録確認

- [座長] 毎回しっかりとした資料を作成頂き、感謝する。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。資料2-1と資料2-2となる。前回まで頂戴した意見を取りまとめて掲載するとともに、オブザーバーの谷川氏より意見を頂いた保存活用計画の本質的価値とこれまでの検討会議においていただいた価値の比較を行った。保存の方針等は、参考資料に用意している。本質的価値との照合に対して本会議でまだ議論していない項目を整理しており、今回を含めて今後ご意見を頂けるとありがたい。
- [座長] 皆さまのご意見を伺いたいが、まずは谷川氏よりご意見を頂く。
- [谷川氏] 元々旧新橋停車場の史跡指定に高輪築堤が追加指定となり、本質的価値を再検討した。その中で、当初は意識されていなかったが、水運と陸運の結節点に建設された築堤の橋梁ということで第7橋梁に触れているが、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の機能を維持するために第7橋梁を通舟できるように作ったという経緯がある。つまり鉄道史だけではなく、地域史におけるの意味もあるということである。その他の橋もそれなりの理由があり、地域史との関連が大きいと考える。発掘調査の成果をみていくなかでこういったものが出てきた。保存活用計画については、指定地だけが計画対象になっていないという点が重要で、指定地の周辺の地域を含めて計画対象区域を定めていることも特徴である。
- [中井氏] 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内容となる。現在、保存活用計画に基づいて整備基本計画を作成している途中である。その中で第7橋梁の跡や公園部等についてどういう形での展示が望ましいか、保存技術はどういう

方法が良いか、といったことを検討している。また何かの機会で紹介したい。

[座長] 周辺まで含めていることは良いが、明確な境界線を引いているのか。

[谷川氏] 品川開発プロジェクトの範囲が計画対象の範囲である。

[西村氏] 史跡の本質的価値は世界遺産でいうと OUV (Outstanding Universal Value) にあたるので、非常に重要である。今後、長期間にわたって整備が進むなかで周辺状況も変わる。整備するときに何が大事か常に戻って考える依拠すべき一番基本のコメントだと思う。本会議の議論と、保存活用計画がしっかりと連動してくことが大切だと思う。資料2-2の整理はありがたい。

[副座長] 保存活用計画が広い範囲を捉えていることは良い。重要文化財だと限定的になるが、歴史的な価値が根底にあり、明治の近代化の第一歩という事が主となっている。それはここだという限定的ものではなく、広い範囲のもので、それを史跡として後世に残すための整理になっている。文化庁の見解を聞きたいが、高輪築堤を重要文化財として整理しなかったということについて、旧新橋停車場跡を史跡として指定したということが影響していると思うが、史跡の場合、そこにないと価値が失われることになる。一方で、重要文化財ということであれば、ものがきちんと残っていれば、それがどこにあっても価値があるという解釈になる。移築ということについて、どういう評価にしているのか。本当に価値はないということなのか。それとも次善の策として、どうしようもないときは移築をしても良いという整理なのか、考えを聞きたい。

[文化庁] 難しい問題だが、重要文化財の建造物と史跡は、根本的には変わらないと考えている。建物は基礎の上に建っているので、移築は容易である。建物も同じ場所にある方が良いが、それが難しいということであれば移築する。ただ、高輪築堤の場合は、土の中から出てきた。土の中から取り出して同じように移築することは、ほぼできないと考えている。その観点で、現地にある方が良いという考えである。ただし、信号機の部分など、どうしても難しい場合は移築という手法を取っている。

[副座長] 信号機の部分は現地保存がどうしても難しいということで移築としたということと理解するが、信号機は移築したことによって価値がなくなるということではない、と考えて良いか。

[文化庁] 価値があるかないか、ではなく、同じ場所に残せないならば近い場所に移すということで、同じ場所にあるよりは下がるが、価値はあるということである。

[座長] 世界遺産との比較が分かりやすいが、本体プラス周辺ということで、史跡に指定されたのは周辺も含んでいるのか。

[文化庁] ほぼ本体だけである。史跡は土地を指定する。ほかの史跡では周辺も指定することもあるが、今回は建物の計画が先にあるので、きわめて限られた範囲として、遺構の部分のみとしている。

- [事務局 JR] 史跡に指定されている部分は第7橋梁部を中心とした80mの区間と公園部と呼ばれる40mの区間である。移築部は4街区から出てきた信号機土台部ということで、模型でも示したが、少し場所を動かして30mの区間を移築再現する。この区間については史跡の指定対象外である。
- [座長] 移築した信号機は、何らかの形で保護対象となるのか。保存していくための措置はどうなっているのか。そういうシステムがあるのか。
- [文化庁] そういうシステムはない。史跡にも指定されていない。
- [中井氏] 整備基本計画でどういう形で残していくかを検討している途中である。
- [座長] 信号機土台部が重要文化財となれば、どこへ移築しても重要文化財として保護され保存できると思うが、重要文化財まではいかないということで、その下位の位置付けみたいなものはないのか。例えば国の文化財の下に県の文化財があるような形で、地方公共団体での位置付けをするなどができないのか。せっかく信号機を移築保存するのだから、文化財として残していくことができれば良いと考える。
- [副座長] 本質的な問題である。制度の課題であると思う。史跡として指定できる範囲が限られている。そこにあるものが重要であるのに、法的な仕組みが整っていない。信号機土台部は重要文化財でも指定してしかるべきだと思う。現状の制度だとやむを得ないという文化庁の意見もわかるが、将来、撤去されるなどの可能性が残されると、何かおかしい。価値という意味ではそういう部分を考えるべきである。
- [座長] 東京都の文化財担当の意見を聞きたい。今、都道府県の文化財が増えている。国の文化財にするのが難しいのであれば、都の文化財にできないのか。問題提起としたい。
- [事務局 JR] 本日は東京都の文化財担当者は欠席である。
- [谷川氏] 移築の概念が重要である。高輪築堤は土と石と木でできていて、今回の信号機土台部は石だけを移築する。本来、高輪築堤はほとんど土であり、海側に群杭がある。今回は石のみの移築であり、高輪築堤自体の移築とは呼べないと思う。高輪築堤調査・保存等検討委員会で移築の議論をしたときに、どうしても現地に残せないなら移築もやむを得ないということとした。ただ、断面が見えるように工夫をして移築を考えてもらいたいというお願いをした。現地保存では断面が見られる状況になかったが、移築することで内部の構造などを見せることができるというのも一つのやり方かと思う。
- [座長] その点は考えていなかった。港区はどう考えるか。
- [港区] 頂いたご意見に対して、港区としてのコメントはない。
- [座長] まとめるのが難しいが、資料としても議論としても良いものが出来上がったと思うので、これらを踏まえて対応を考えることが重要と考える。
- [座長] 他になれば次の議題に移る。

4 「高輪築堤」継承の取り組みについて

- [事務局 JR] 資料3について説明する。1～4街区で考えている継承の取り組みをまとめた資料になる。整備基本計画の委員会で意見を頂きながら内容を検討している。史跡指定範囲の第7橋梁部と公園部については現地で復元をし、当時の姿が眺められるように検討を進めている。信号機土台部については、断面も見える形で移築できないか検討を進めている。新東海道については、高輪築堤の記憶・連続性を表現する空間づくりという4つの取り組みの検討を進めている。ランドスケープの部分について、前回から変更となった点を説明する。レールの埋込み部分については、ここには何もない方が良いのではないかと、というご意見を頂いたので、ベンチや植栽を取り止め、レールをしっかり通す計画に変更した。石の積み方については、海側の石積み、山側の石積み表現し、高輪築堤の元々の積み方に合わせるように計画を変更した。AR活用については、かつてここに機関車が走っていたことが想像できるように、例えばスマートフォンをかざすとレールの上に機関車が走っている様子が見えたり、現地で発掘されたときの状況をバーチャル体験できたりする取組みも検討している。また、工事中の仮囲いを活用した歴史やまちづくりの発信も検討している。
- [座長] 4街区のランドスケープと呼ぶ箇所は、2024年度末に完成ということで急な話である。どういう手順で進めるのか。
- [事務局 JR] 整備完了の時期は2025年3月を想定している。建物は概ね完成して内装の工事に移ってきている。外構の部分としては現在、石や植栽等の材料の手配を含めて工事を進めている。2025年3月のまちびらきのときに一緒にオープンを予定している。
- [西村氏] 前回の意見を反映していただいております。基本的にはこれで良いと思う。4街区は細長く、線路が建物の中に入る部分もあるので誤解されないようにしておくべきである。本来もっと早く議論できていれば良かったが、建物の中についても工夫できるなら、床面のデザインなどは考えられるだろうと思う。4街区と3街区の間の道路を横断する部分には、道路の仕上げ等で何か工夫ができるのかどうか。築堤があることを示す工夫、北側に繋がっていくためのデザインなどができると良い。史跡公園だと、舗装を変えたりする表現がある。ここが区道だとすると、舗装の表現など上手い工夫をして、協調していくとストーリーとして連続していくようにしてもらいたい。1街区と2街区の間も同じである。敷地の中で努力をしてくれるのもありがたいが、港区と調整して敷地の外の部分の工夫もしてもらいたい。少なくとも史跡は点在しているけれども様々な努力によって人を北に導くインセンティブになる。
- [UR] 整備基本計画を踏まえて周辺をどう整備していけるか、港区とも協議して検討を進めていきたい。
- [港区] 私どもとしてもこの地区のまちづくりが街区単位で行われるものではなく、歩行者ネットワーク含め全体で進められることを目指している。

高輪築堤も同じである。ただし具体的に道路部で何ができるか、簡単なことではないと思っている。ご意見を頂いたので、道路部でできることが何かあるか、道路内なのか、敷地内なのかを含めURとも協議して考えていきたい。

[中井氏] 車道部分は私は否定的というか難しいと思う。警察協議が相当大変だろうが、検討してもらえるとということだったので、ご検討いただきたい。3街区や2街区をつなぐデッキはプロムナードになるので、そちらの方が築堤のラインが工夫しやすいと思う。築堤は本来、地面より下にあるものだが、レベル感を上手くそろえながらなるべく連続性を出していけるデザインにできると良いと思う。また、仮囲いが2031年まで残るということなので、仮囲いを使って何かを表現したり、イベントでのプロジェクションマッピングに使用したりするなど、上手く活用していけると良い。

[本保氏] 最終的な出来上がりとして、1街区から品川駅まで歩けるようになると思うが、人が多く流れて、界限性を持った地域になっていくことが、地域が活力をもっていくためにも重要である。人流をよく考えたデザインが、観光や人との接点という意味で重要である。高輪築堤は人の流れの中で、歴史との接点という意味で大きな意味と価値を持ってくる。歴史との接点という意味では高輪築堤あるいは線路だけでなく、谷川氏が指摘されたように地域史との関係もあって出来上がっている。地域史という観点も取り込んで、現代・近代・歴史が重なって実感されていくような地域づくりを念頭に置いてもらいたい。仮囲いはそれほど綺麗なものではないと思うが、錦絵を活用した展示などが考えられているが、錦絵があるということは歴史を勉強するいい機会になる。イベントも大事だが、子供の教育の場として活用するなどを考えてもらいたい。2031年までの長い間、「ちょっと嫌な仮囲いがある」というよりも、良い研鑽の場として活用してもらいたい。

[谷川氏] ARの中に発掘現場に立っているかのような体験ができるように取り組んでもらえたらと思う。発掘当時、コロナで多くの人に見てもらえなかった。発掘現場が今のまちにつながったということが体感できるようであるとよい。通常、開発があると、そこにどのような遺跡があったかなどは、訪れた人にはわからない。それでは過去が消しゴムで消されていくような印象を持つ。AR等で発掘現場に立っているかのような体験ができる映像にしてもらえると大変ありがたい。

[副座長] 仮囲いは最近面白いものが多い。足を止めて見たいと思うものが増えている。そういうものにしてもらいたい。長い仮囲いなので、品川・高輪の江戸時代からのまちの歴史を語るようなものになると良い。テーマは鉄道が中心になると思うが、そういう工夫をしてもらいたい。

[座長] 4街区のまちびらきの3年後に史跡区域が公開となるが、それほど時間がかかるのか。

[事務局 JR] 現在周辺において建物工事をしているので、遺構を地中に埋めて安定した状態にしている。建物が完成してからもう一度掘り起こして周辺整備をするので、そのくらいの期間が必要である。

- [座長] 資料のパースのような風景が出来上がるのは2031年なのか。
- [事務局 JR] 駅側建物は2025年3月、国道側建物は2031年頃となる。通りが歩けるようになるのは、2025年を予定する。
- [JR] 資料の右下のパースのような状態になるのが2025年3月であり、駅側のビルも完成して人が通れるようになる。その状態が2025～2031年までの5～6年ほど続き、国道側の工事が完了すれば完成形となる。
- [座長] パースは両側を比較したもので説明してもらいたい。
- [JR] まち全体の整備に長い期間かかるので、その状況については次回整理して提示したい。
- [座長] 工事を支障したり、リスクは避けたりするべきだが、なるべく早く色々な場所を人が通り、見るができるように進めてもらいたい。
- [座長] 他になければ次の議題に移る。

5 まちづくりの考え方

- [事務局 JR] 資料4について説明する。JR 東日本は品川駅周辺エリア全体で「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ことを目指している。品川駅周辺エリアは品川駅を中心に国内外の玄関口となる拠点性を持っている。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場所だと考えている。そのような中で、私どもは「100年先の心豊かなくらし」のための実験場として、まち全体で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きたい。具体的には、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ことや、規制改革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していきたい。品川開発プロジェクトのまち全体でチャレンジしていく取り組みとしては、大きく、医療・知・エネルギーを3本柱として、既に1～4街区でも取り組みを進めている。この取り組みと、文化との関係性として、高輪築堤や文化創造棟を通じて、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したいと考えている。
- [谷川氏] 文化の発信は多義的であり、高輪築堤は過去の話になるかもしれないが、過去から現在、そして未来に繋がっていく文化の発信として、ぶつ切りにならないように組み立てることが、難しいけれども重要だと思う。
- [本保氏] 明るい話で良いが、カタカナが多くてよくわかりにくい。その間を埋めるのがプレスリリースの資料であり、これを読むと様々なことが理解できる。他方でここまで歴史が関係しているのに、プレスリリース

に歴史の内容が全く触れられていないのは寂しい。これから先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と考える。

[中井氏]

品川ではTAKANAWA GATEWAY CITYだけではなく、ほかにも多くのプロジェクトが動いている。施設として重複するものもある。例えばMICE施設などである。品川駅西口にもかなり大きな施設ができる。ソフト面で全体をどうコーディネートするかという意味で、企業あるいは事業者を中心に、品川で活動するコンソーシアムの試みを考え始めているところである。TAKANAWA GATEWAY CITYは時間軸的に一番早く進んでいるプロジェクトなので、協力をお願いしたい。

[本保氏]

エリアマネジメントに向けた構想はあるのか。

[中井氏]

TAKANAWA GATEWAY CITYについては、エリアマネジメントの法人が既にできている。ほかの地区でも同じようなことを考えている。全体をどうするか、司令塔を作るのかどうか含めて議論を進めているところである。先行きは不透明だが、まずは地区ごとにエリアマネジメントを進めていく。全体の連合体、企業体、コンソーシアムを作るかどうか、動き始めたところである。

[西村氏]

この検討会議は高輪築堤等の価値・あり方からスタートした検討会議なので高輪築堤に引き付けて意見をすると、細長いTAKANAWA GATEWAY CITYのエリアの基本的なコンセプトに、築堤がここにあったことが空間にも感じられるようなものがあるべきだと思う。幸いにも1～4街区は南北に細長い敷地ということがほぼ線路のような印象を持つ。少し工夫すれば連続性を感じられ、大きな意味を持たせられる。5・6街区や南側は、街区がもっと整形になるようなので、建物の建て方の自由度が高いのではないか。南北に貫く築堤をどういう形で具体的なデザインのソースにできるか。全く無視されてもそれなりのデザインはできるが、そこを基盤にデザインしていく工夫ができれば上手くいく大きな分かれ目となる。東西に環状4号線が通るので、それも含めて高輪築堤がどのようなデザインの展開になり得るのか非常に難しいところだ。これが新しい品川駅に繋がっていければ、高輪築堤の想いのようなものを空間的にメッセージとして発信できると思う。旧新橋駅の汐留の開発は清算事業団なのでJR東日本とは異なるが、駅は復元されているものの線路を分断するような形で大きなビルがつくられている。全く連続性を感じず、大きなビルに挟まれて駅がかわいそうな感じである。あのような形は問題だと思う。当時は高く土地を売らなければならなかったという状況があるのは理解するが、今だと依拠すべきはそういう道・線路だろうということが理解できることにある。新橋で実現できなかったことがここで実現できると良い。変な形で建物を建てると汐留の二の舞になる。空間的なそして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らしているのだから、しっかりと尊重してもらいたい。その尊重がどういうデザインなら良いのか、デザイナーとしっかり検討してもらいたい。道・線路をつくれば良いというだけが答えではない。是非工夫を凝らしてチャレンジしてもらいたい。

- [副座長] まちづくりの時間軸をどう考えているか、特に5・6街区について聞きたい。
- [JR] 5・6街区は先行する品川駅部の工事、環状4号線の工事、京急線の改良工事等の工事ヤードとして使っている。現時点では2027年度に京急線改良工事の本線への切替えが終わる予定なので、その後、5・6街区のビルを建てていくという考え方になる。1～4街区だけではなく、品川駅とつなげ、国際イノベーション拠点形成になるべく早くチャレンジをしていきたいと考えている。
- [副座長] コンセプトには大賛成である。教育・学術・文化・エネルギーなど、重要な機能をここに集積したいという意図だと思っている。是非そういうコンセプトでやってもらいたいと思うし、そうならなければいけないと思う。国家戦略特区であり、現在の日本が抱える課題を解決する。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。5・6街区も含めて議論するにあたって、単なるオフィスビルを作るというものでは納得できない。文化財の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というよりは、社会の利益をどう考えるかという観点で考えざるを得ないのかと考える。80mと40mの合計120mの現地保存をしたということだが、それにかかるコストはどのくらいか。企業としてどう考えるか。わかれば教えてもらいたい。
- [JR] 一部公表も行っているが、第7橋梁部を現地に残すにあたり、3街区棟の設計をやり直し、海側に建物を動かす変更等を行った。それらに伴い、約500億円事業費が増加した。事業者として約500億円のインパクトは大きいが、この場合は我々鉄道事業の先人が150年前に作った高輪築堤跡の意義を理解し、関係の行政の皆さまから一部補助金を頂いたり、計画変更手続きも円滑に進めて頂いたり、様々な理解と支援を頂いて決断をして進めてきた。まさにまちづくりと文化財保護の両立を進めてきたと思っている。5・6街区に関し、副座長から「都市の開発も一企業の利益というよりは、社会の利益をどう考えるかという観点を」とご意見をいただいたが、公益的なまちづくりと民間企業として広い意味で事業性がとれること、文化財あるいは高輪築堤に関してしっかり理解をし、両立させていくこと。この両立により、エリアの価値を更に高めていきたいので引き続きご指導を頂きたい。
- [座長] 資料4に「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」とあるが、「高度経済成長」は必要なく、「日本の近代化」だけで良い。これをしっかりと強調してまちづくりを進めていってほしい。また「これからの日本の成長を牽引する」とあるが、産官学で、官の協力を得ないといけない。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行ってもらいたい。
- [座長] 「TAKANAWA GATEWAY CITY」と「国際交流拠点・品川」が同じ場所を指すのか、使い分けをしているのか、混乱するので、資料に使われている用語を整理してほしい。話を聞いていると品川はまちづくり全

体で、そのうちの細長い部分が「TAKANAWA GATEWAY CITY」と認識できるが、プレスリリースを見ると、「TAKANAWA GATEWAY CITY」のみのことしか書いておらず、全体のこと触れられていない。「TAKANAWA GATEWAY CITY」の範囲がどこまでなのか、「国際交流拠点・品川」がどこまでを指しているのか、明確にしてもらいたい。

[JR] 次回会議では保存活用計画の範囲と共に、再度エリアについて説明したい。「国際交流拠点・品川」と呼ぶときは広い概念であり、JR 東日本の事業のみではない。周辺の様々なプロジェクトを含めたものである。参考資料 1 の 2 ページ目に赤く囲う範囲を広い意味での「国際交流拠点・品川」、その中で緑色に塗る範囲を「TAKANAWA GATEWAY CITY」と呼ぶ。「国際交流拠点・品川」を作るいくつかのプロジェクトの一つを「TAKANAWA GATEWAY CITY」と呼んでいる。次回整理して説明する。

[座長] 国際交流拠点・品川は、参考資料 1 の 2 頁目にある図の赤い範囲という理解で良いのか。

[JR] 田町・品川地区の都市再生緊急整備地域の範囲となる。

[座長] 「国際交流拠点・品川」という範囲が少し漠然としていても良いと思うが、「TAKANAWA GATEWAY CITY」と「国際交流拠点・品川」がしっかりと識別できるように用語を使っていてもらいたい。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

6 その他

[座長] 次回、何を議論するか説明してもらいたい。

[JR] 複数の有識者から、5・6 街区のより具体的な資料が見たいという意見を頂いた。社内調整のうえ、さらに詳しい内容を提示して、今後の進め方について議論頂けるようにしたい。また、2025 年 3 月には 4 街区などがオープンする。工事進捗を見て、現場の見学を行い、ご意見をいただくことも検討したい。

[座長] 今後、年内に何回この会議を開催する見込みであるか。

[JR] 次回 6 月以降、年内に 2～3 回をお願いしたいと思っており、その間に現場見学も検討したい。概ね 2～3 カ月に 1 回を予定している。

[座長] 現場見学は 6 月の会議後に行うのか。

[JR] 現場と調整して連絡する。

[座長] 他になれば閉会とする。

7 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 11 回は 6 月 10 日を予定し、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

これまでに頂戴したご意見(第⑥回〜第⑩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) (参考) 【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) ↓ 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、引続き連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ではない。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) 信号機土台部の移築については、近し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) 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

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 ⑩ 回)	【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 ・ 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)	【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 、当時の石垣とっていただけるかが重要。(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、プロジェクトマッピングを実施 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行ってもらいたい 。(⑩)

1



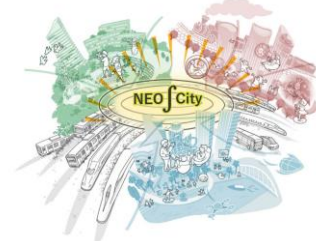
京急線連続立体交差事業
定点撮影写真 令和6年2月撮影
出典:東京都建設局 京浜急行本線(泉岳寺駅～新馬場駅間)連続立体交差事業

品川駅西口地区 竣工
京急線連続立体交差事業の完了

2030年度以降

国道15号・品川駅西口駅前広場整備
東京メトロ南北線延伸
第二東西連絡道路 完成
品川駅北口駅改良・駅ビル整備完了
品川駅街区地区 竣工
移築保存箇所(信号機土台部)公開
泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業 竣工

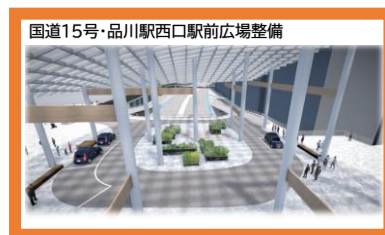
国際交流拠点・品川
の実現



出典:品川 えさまちガイドライン 創造編 2023

2027年度

京急品川駅地平化完了
環状第4号線(一部区間)開通
品川駅北口駅改良(北口改札整備)
高輪築堤跡現地保存箇所公開



出典:国道15号品川駅西口駅前広場の民間公募に向けたマーケットサウンディング事業計画書



2025年度

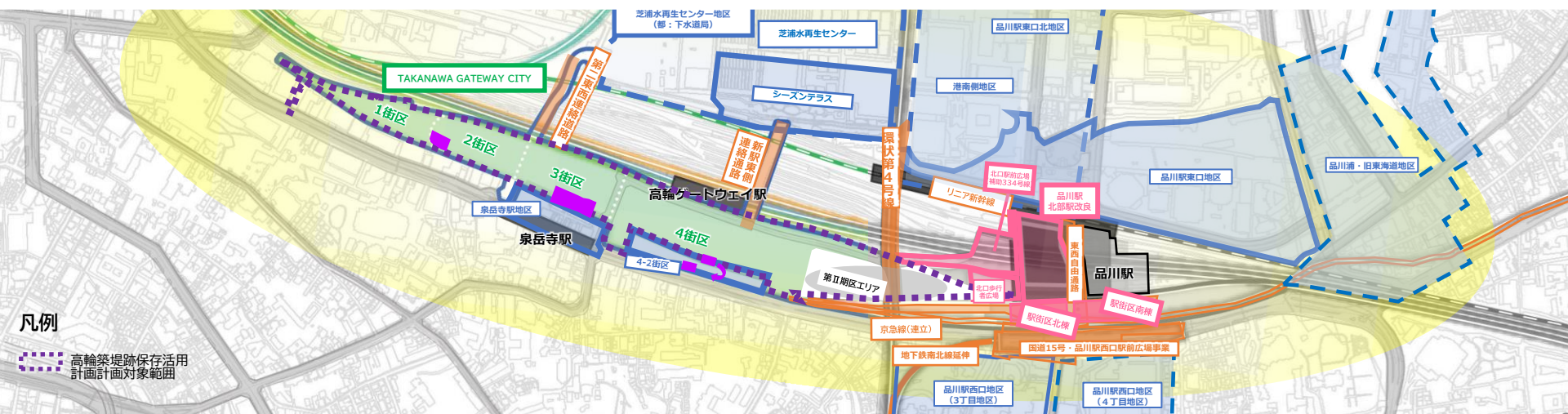
TAKANAWA GATEWAY CITY 1～3街区開業

2024年度

TAKANAWA GATEWAY CITY まちびらき
高輪ゲートウェイ駅周辺エリア開業

2020年

高輪ゲートウェイ駅開業



凡例

高輪築堤跡保存活用
計画計画対象範囲

■TAKANAWA GATEWAY CITYおよび周辺施設を活用した高輪築堤跡の展示について

高輪築堤跡の史跡指定地2カ所は近隣に整備する建物等を活用し、展示スペースを整備する。
常時展示スペースは現存遺構の保存展示と近接するため、展示解説機能、体験学習機能、情報発信機能、案内機能を設けるとともに、展示内容の連動など一体的な活用を行う。

高輪築堤・鉄道建設がイギリスの技術と日本の技術の融合により実現したこと、新橋～横浜間の約29kmの区間におけるわが国で初めての鉄道開業がもたらした技術革新への影響や鉄道網の発展による近代化の歴史等について、展示スペースにてさまざまな手法にて展示・活用を行うことで、多角的な観点より高輪築堤跡について理解を深めて頂く。

近代の産業
(鉄道発展の歩み)

人物
(開業を支えた人々)

文化財
(保存とJRの取組み)

他地域との関わり
(新橋～横浜間の
29kmについて)

鉄道史
(鉄道発展のあゆみ)

2027
年度

展示

体験

現地公開

【①第7橋梁部】



象徴的な風景を現地で直接見る場
(日本の鉄道史、近代化歴史)

展示スペース
(複合棟Ⅱ1階 約200㎡)



鉄道はじまりの
「29km史」を紹介

出典: ロマンサーミュージアム
<https://www.odakyu.jp/romancecarmuseum/floor/diorama-park/>

2027年

案内

【⑥駅前案内機能】
(高輪ゲートウェイ駅、泉岳寺駅)



出典: tactilestudio
<https://tactilestudio.us/>

2030
年度以降

情報

【④情報発信施設】
(約300㎡)

日本各地の魅力や
高輪築堤、地域の
魅力等の情報発信



2024
年度

展示

体験

【⑤築堤石を活用したランドスケープ・
体験学習機能】

新東海道プロムナード
における築堤の歴史を
感じさせるAR体験施設
や築堤石をランドスケープ
として活用する



2027
年度

展示

体験

現地公開

【②公園部】



公園のなかで築堤を身近に感じる

展示スペース
(公園地下 約300㎡)



水面からの特別な眺め、
Miceの会場としても活用

2033
年度以降

展示

移築公開

【③信号機土台部】



まちのシンボルとして広場に
信号機を復元し展示コンテンツとして活用

技術
(土木・鉄道建設)

文化財
(保存とJRの取組み)

文化財
(保存とJRの取組み)

※詳細検討中

展示

体験

【鉄道歴史関連施設(開業済)】

(1)鉄道博物館(鉄道特化の博物館)
高輪地域以外の周辺鉄道関連展示
施設との連携も踏まえた展示計画



【新橋～横浜間約29kmの鉄道開業の歴史】

(2)旧新橋停車場 鉄道歴史展示室 (史跡、展示施設)

(3) 旧横浜鉄道歴史展示(桜木町)

横浜を中心とした、
新橋～横浜間約29
kmの歴史展示



1街区

公園

2街区

3街区

4街区

5街区

6街区

高輪ゲートウェイ駅

泉岳寺駅

品川駅

新東海道

国道15号

【凡例】
■: 史跡指定地
■: 記録保存
■: 移築公開

※現在検討中のイメージであり、今後変更する可能性があります。

移築保存に係る考え方について

○第 10 回有識者検討会議

第 7 橋梁部と公園部は現地保存、信号機土台部は移築保存を進める。
現地保存する 2 か所は史跡指定されているが、信号機土台部は指定対象外。
→移築保存する信号機土台部の価値や継承のあり方についての議論となり、標題についての問題提起をいただいた。

○移築保存に係る考え方について

信号機土台部移築のパターン

- ①：石のみの移築の場合（今回のケース）
- ②：石・土層・杭も含めた移築の場合
- ③：②に加え、仮に信号機本体が残っており、一緒に移築した場合

《主な論点》

◆移築保存する場合の文化財としての価値の評価について。

◆移築保存する信号機土台部の価値を継承するために、史跡指定により保護対象とできる可能性について。

国指定の史跡としての保護が困難である場合、例えば、東京都や港区により史跡指定できる可能性について。

◆移築保存される信号機土台部の価値を継承するために、重要文化財（建造物）指定により保護対象とできる可能性について。

重要文化財（建造物）としての保護が困難である場合、例えば、東京都や港区により有形文化財（建造物）指定できる可能性について。

2020 年 11 月 9 日

高輪築堤の保存の方針について

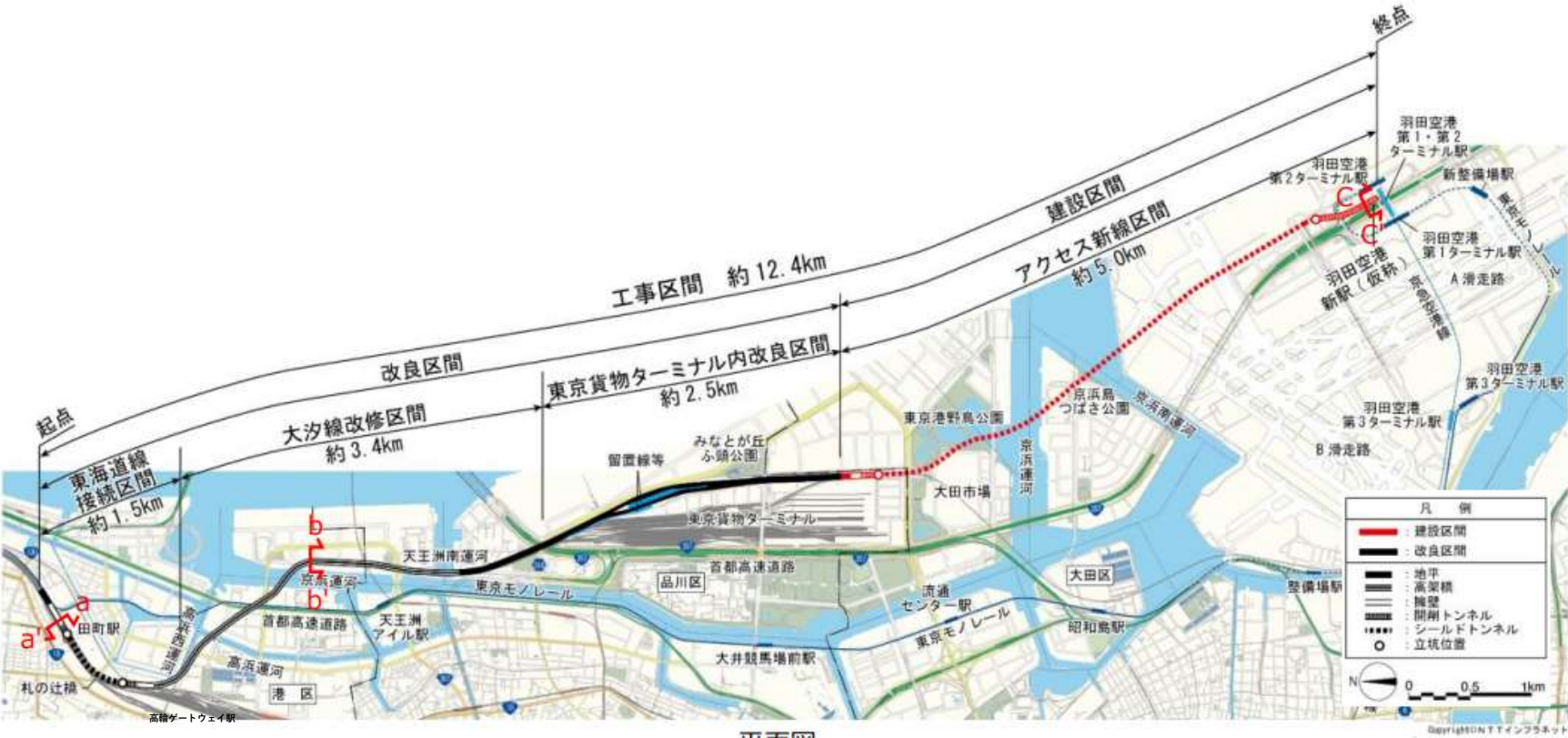
高輪築堤調査・保存等委員会委員は、2 街区、3 街区で確認された高輪築堤の遺構について、東京都教育庁および港区教育員会の同席のもとで検討を行った結果、下記のような保存の方針を提案する。なお、ここでは第 1 回検討委員会での議論を踏まえ、「保存」を「現地保存」、「移築保存」「記録保存」に区分している。

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の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

「東山手ルート」および「アクセス新線」の工事概要



1.これまでの経緯

- ・2023年7月：東京都教育委員会に「遺跡発見の届出」を提出
- ・2023年8月：「高輪築堤調査・保存等検討委員会(部会③)」にて検討開始
- ・2023年10月：試掘調査で発見された4カ所が高輪築堤跡(港区No.208)の周知の埋蔵文化財包蔵地に追加
- ・2023年11月：東京都遺跡地図情報インターネットサービスにて包蔵地を一般公開

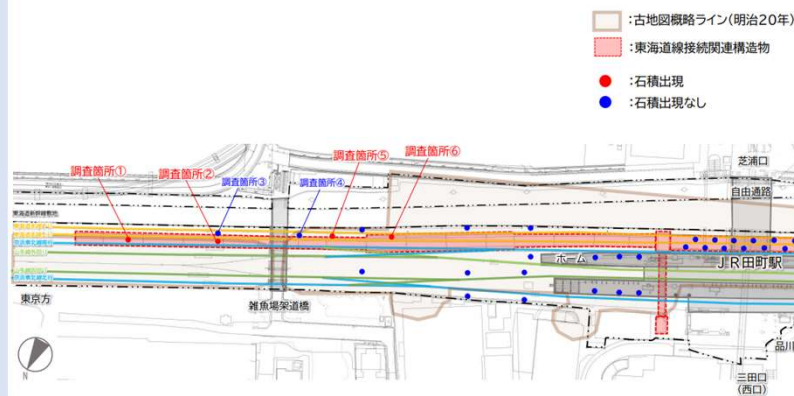
2.高輪築堤調査・保存等検討委員会(部会③)における主な報告内容のご意見

- ・2023年8月：羽田空港アクセス線(仮称)整備事業の概要、試掘調査の結果の報告
→比較的良好に遺構が残っており、今後は地歴調査を行い、試掘の必要性判断や保護措置の検討を進めていく
→接続形式について、トンネルだけでなく、高架橋にできないのか
- ・2023年9月：羽田空港アクセス線(仮称)の接続形式の検討経緯の報告
→接続する場所が他にないことは理解できた
→雑魚場架道橋や薩摩台場の価値は気にしていきたいと思うので、引き続き調査をお願いしたい
- ・2023年10月：第5橋梁(雑魚場架道橋)、薩摩台場の文献調査結果の報告
→文化財調査の対象としては高輪築堤と第5橋梁、薩摩台場の3つ
→雑魚場架道橋は石積みが残っているので、まずは測量をして観察をすることからスタート
- ・2023年11月：第5橋梁(雑魚場架道橋)、薩摩台場での試掘の詳細調査の概要の報告
→薩摩台場は何もわかっていない状況のため、調査し、速やかに検討を進めたい
- ・2024年1月：第5橋梁(雑魚場架道橋)、薩摩台場での試掘の詳細調査の結果の報告
→試掘調査の結果、薩摩台場の遺構が良好に残っていると判断できる
→薩摩台場は国指定遺跡の品川台場と関連する遺跡と考えている。現地保存が可能か検討し、難しい場合は影響を低減する方法を検討頂くことになる
→第5橋梁は立面図を見ると明らかに石の積み方が異なっており、判断できないが、遺構が残っている印象
→第5橋梁は、明治期に作られたインフラが形を変えながらアップデートされており、今回も新たに保存されながら機能を維持できれば非常にいい

3.当社における検討

- ① 高輪築堤と第5橋梁橋台、薩摩台場の現地保存が可能かどうかの検討
- ② ①が困難な場合における、影響低減策の検討

【調査結果】
・試掘調査の結果、4箇所から石積が出現

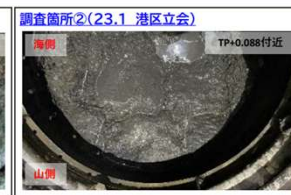


【参考】試掘調査イメージ

【調査箇所①②】

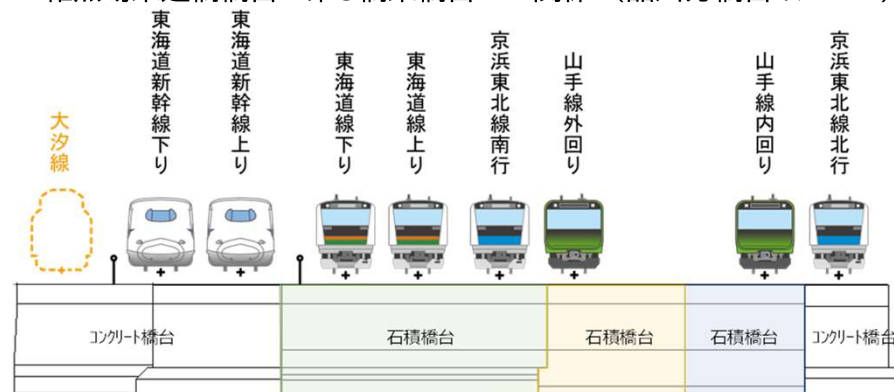


【調査箇所⑤⑥】



※2023年8月 高輪築堤調査・保存等検討委員会(部会③) 資料より引用

■雑魚場架道橋橋台と第5橋梁橋台との関係 (品川方橋台イメージ)



第5橋梁橋台部と想定される範囲

■田町駅付近の施工概要(現計画)

1.東海道線と大汐線を繋ぐため、田町駅付近に「**計画線**」を約1.5km整備する

2.計画線を建設するスペースを確保するため、田町駅の**山手引上げ線**を撤去し、空いたスペースに**山手線外回り**を移設する。その後、隣接する**京浜東北線南行**、**東海道線上り**を順次線路移動し、スペースを生み出す

3.東海道線上下線間の空いたスペースに、計画線のトンネルに向けた**下り勾配の擁壁構造の構造物**を新設する

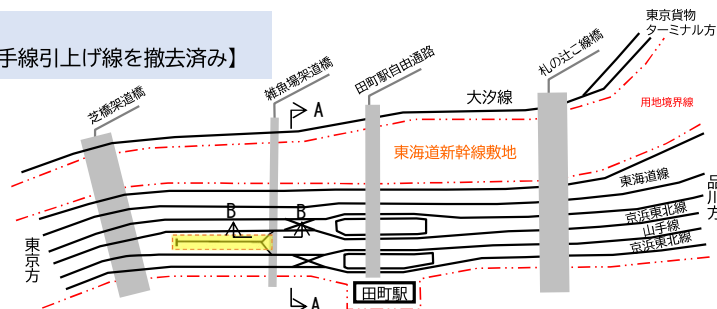
4.雑魚場架道橋と計画線が干渉するため、東京方に**新たな架道橋**を新設する

5. 現雑魚場架道橋は**橋桁を撤去して廃止**する
歩道空間は埋戻しの上、閉鎖する

【平面略図】

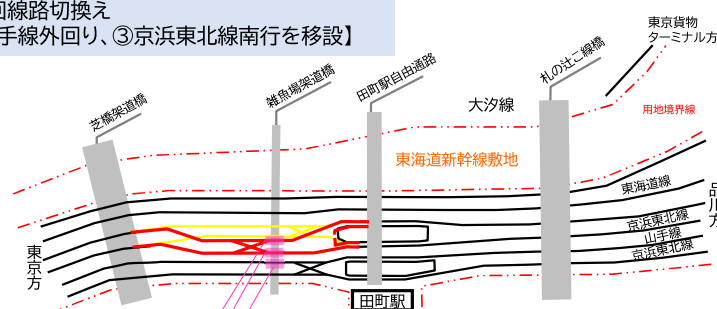
現 状

【①山手線引上げ線を撤去済み】



第一回線路切換え

【②山手線外回り、③京浜東北線南行を移設】

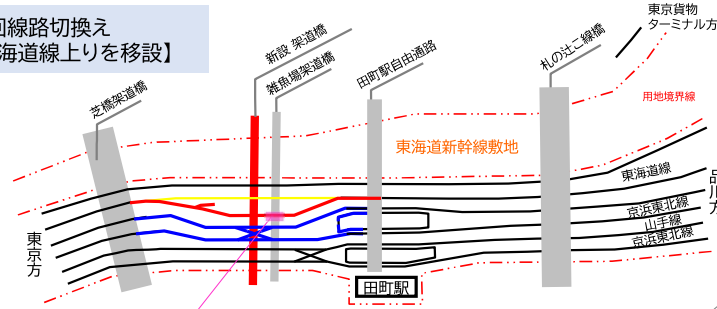


- ・京浜東北線南行の桁を移設※
- ・山手線外回りの新設桁を仮設
- ・山手線内回りの桁を仮設桁化

※は線路切換え日の作業

第二回線路切換え

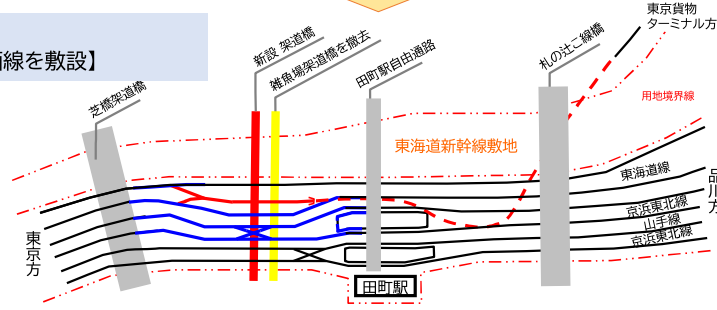
【④東海道線上りを移設】



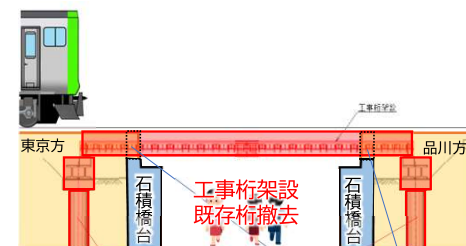
- ・東海道線上りの桁を移設

最終形

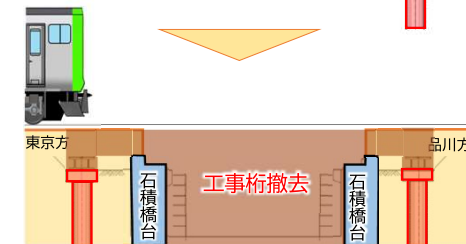
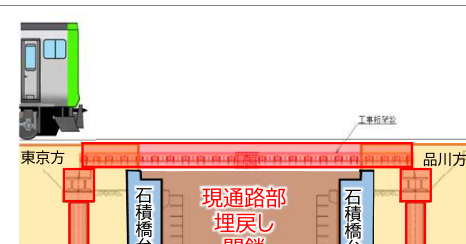
【⑤計画線を敷設】



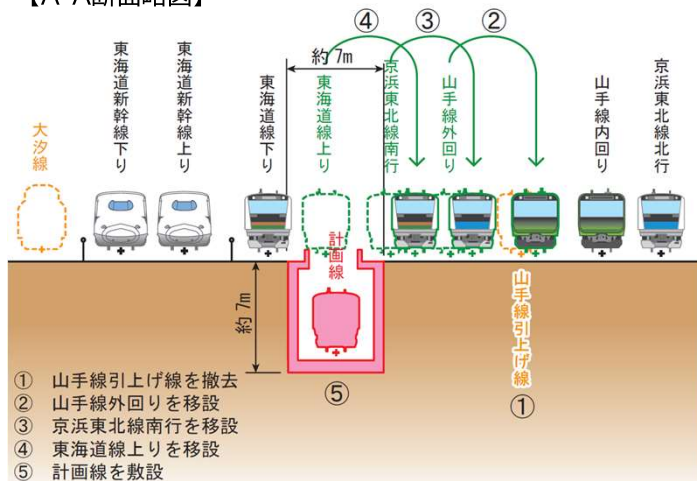
【雑魚場架道橋(B-B)横断面略図】



- ・高輪築堤内に橋脚新設
- ・石積橋台のパラペットは、工事桁に干渉するため一部撤去



【A-A断面略図】



1.羽田空港アクセス線(仮称)関連構造物と遺構との関係

○現設計における遺構の支障は以下のとおり、

- ・高輪築堤・・・約160mの範囲で支障
新設する架道橋が高輪築堤に支障
- ・第5橋梁・・・現橋台の一部を撤去した上で埋め戻す
- ・薩摩台場・・・約230mの範囲で支障

2.羽田空港アクセス線(仮称)の接続形式の検討 (2023年9月委員会資料抜粋)

(1)接続条件

- 既存施設(大汐線)を活用して、東京駅からのダイレクトアクセスを可能とするため、**東海道線と大汐線を接続**させる
- 線路沿いは既存ビル施設および東海道新幹線に挟まれており用地拡幅することが困難なため、**当社用地内で接続**する

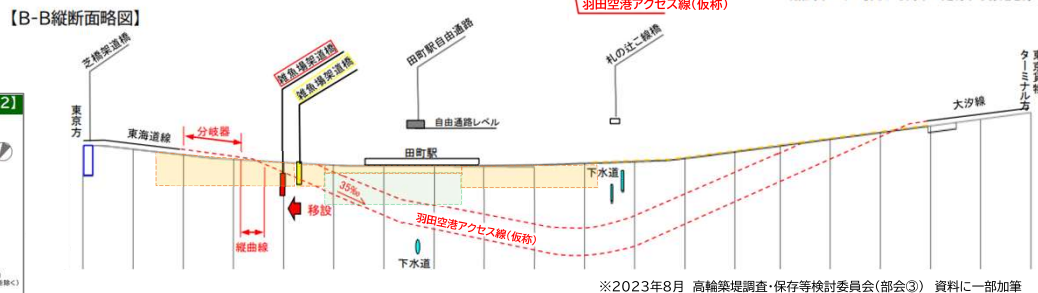
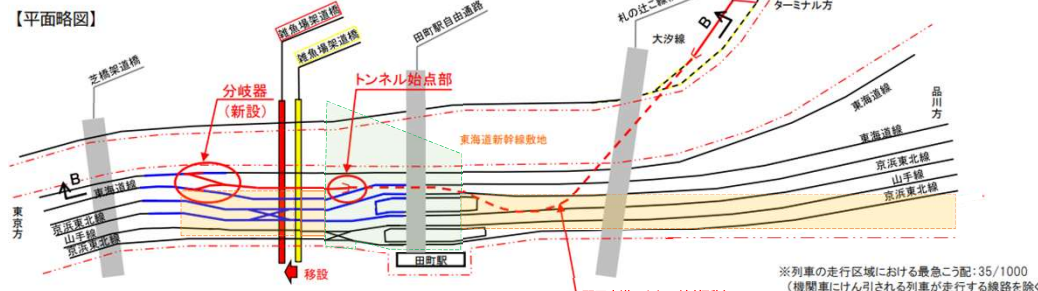
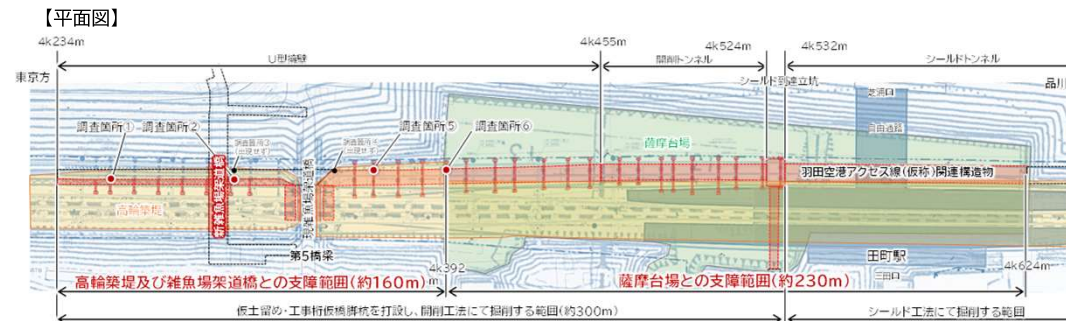
(2)接続位置の検討

- 田町駅付近：山手引上げ線の撤去、既存線の線路に移動により、スペースを生み出せる
- 浜松町駅付近:分岐させるスペースを生み出せない

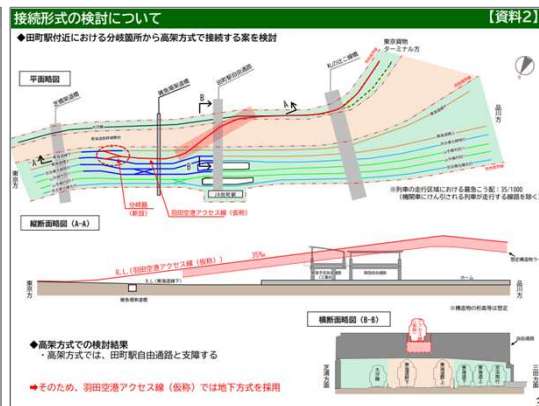
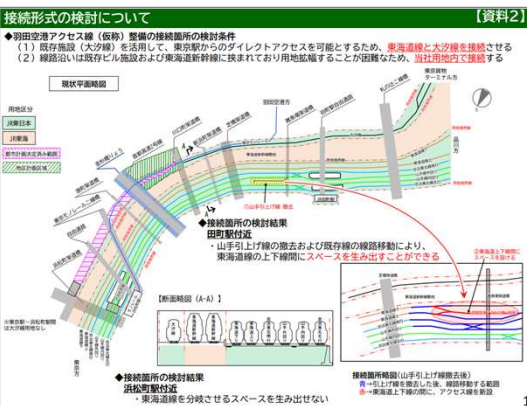
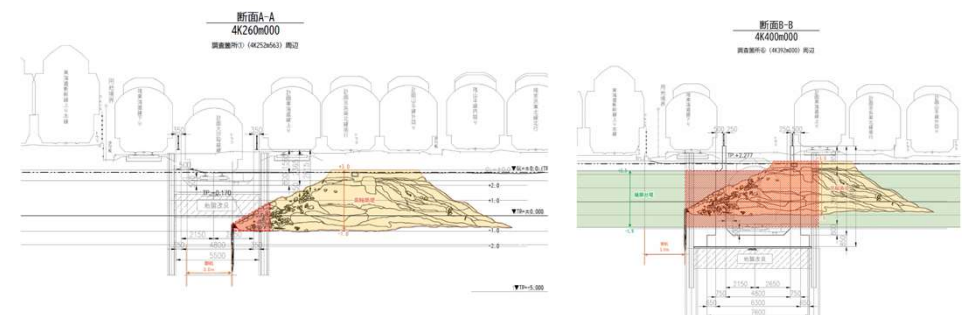
(3)接続方式の検討

- 高架方式：田町駅自由通路と支障する

➡以上のことから、**羽田空港アクセス線(仮称)と東海道線の接続は田町駅付近で地下方式で接続**



【断面図】



3.全ての遺構を現地保存が可能かどうかの検討

【検討①】:平面的に線路を移設し、遺構外で地下にアプローチすることで遺構を全て現地保存できないか

【検討②】:地下に潜り込む位置を変更し、遺構を全て現地保存できないか

1. 検討の方向性

・羽田空港アクセス線(仮称)の線路を平面的に移設し、遺構外で地下にアプローチすることにより、遺構を全て現地保存できないか

2. 検討内容

・羽田空港アクセス線(仮称)の山側には、雑魚場跡遺跡が存在するため、線路の移設により遺跡と支障することから、山側への移設は困難
・薩摩台場が海側に張り出していることから、遺構を全て現地保存するためには、アクセス線の構造物を海側に約40m移設することが必要

→上記を踏まえ、鉄道の基準を満たす配線検討を行った結果、鉄道用地として新たに海側に約22,000㎡の用地取得が必要となる
その上で、新たな用地に東海道新幹線及び東海道下り線の線路移設を行った上で、アクセス線の構造物の新設が可能となる
さらに支障となる道路、学校、既存建物や駅前広場等の移転が必要である

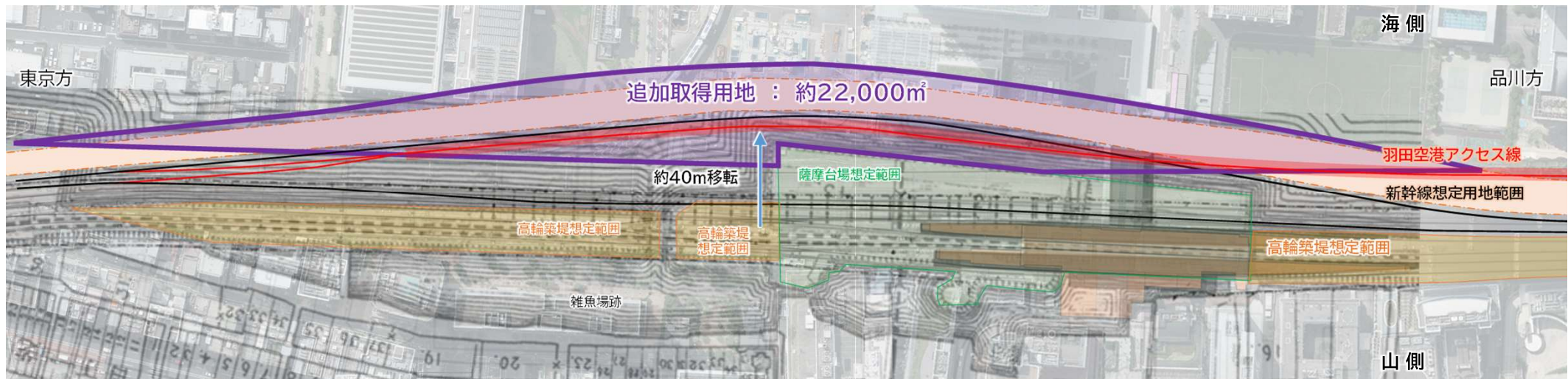
3. 想定される支障物

・鉄道:東海道新幹線、東京モノレール
・各種埋設インフラ設備(電気、ガス、上下水道、電話等)
・道路:港区道(特別区道829号線、特別区道830号線、特別区道1172号線、特別区道1029号線)
・学校:港区立芝浜小学校、東京工業大学附属科学技術高等学校
・建物:みなとパーク芝浦、Msb Tamachi、田町駅前ビル、田嶋ビル他
・その他:田町駅地下駐輪場、駅前広場

4. 検討の見解

・遺構を外した位置に羽田空港アクセス線(仮称)の構造物を新設することは、田町駅周辺の新幹線用地、民地、公共用地などの建物等を大幅に変更する必要があり、計画の成立が困難なことから、**遺構を全て現地保存することは現実的ではない**

【検討平面図】



1. 検討の方向性

- 地下に潜り込む位置を変更し、遺構を全て現地保存できないか

2. 計画上の制約条件

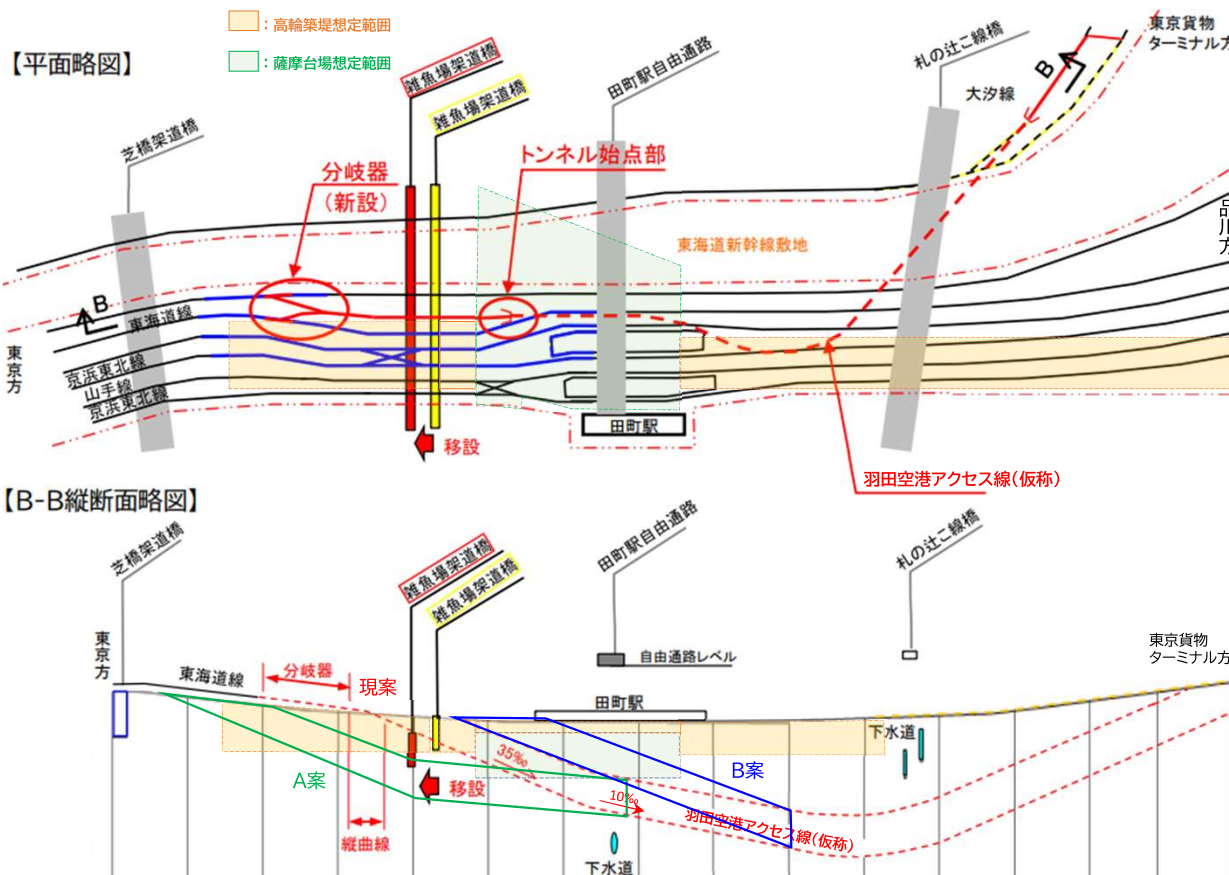
- 線形条件のとおり、山手引上げ線スペースを活用して、東海道線に接続する必要がある
- 東海道線からの分岐器部が高輪築堤上である
- 田町駅ホーム部までにトンネル始点部が必要であるが、ホーム端部は、高輪築堤及び薩摩台場上である
- 羽田空港アクセス線(仮称)の縦断線形は、最急こう配は35%(35/1000)であるが、地下の下水道管路との位置関係から、一部で10%など緩勾配を使用している

3. 検討内容

- アクセス線が現雑魚場架道橋に支承しない位置まで勾配の位置を変更する(A案:東京方へ移動、B案:品川方へ移動)

4. 検討結果

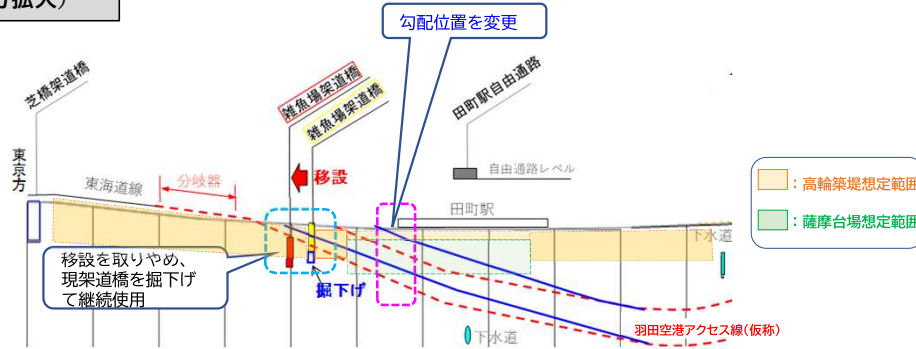
- A案は新たな用地買収が必要となること、B案は田町駅の移設が必要となることから等から、計画としては成立が困難
- 計画が成立しても、アクセス線の構造物が、平面的に遺構と同一であることから、地下に潜り込む位置を変更しても、遺構を全て現地保存することは現実的ではない



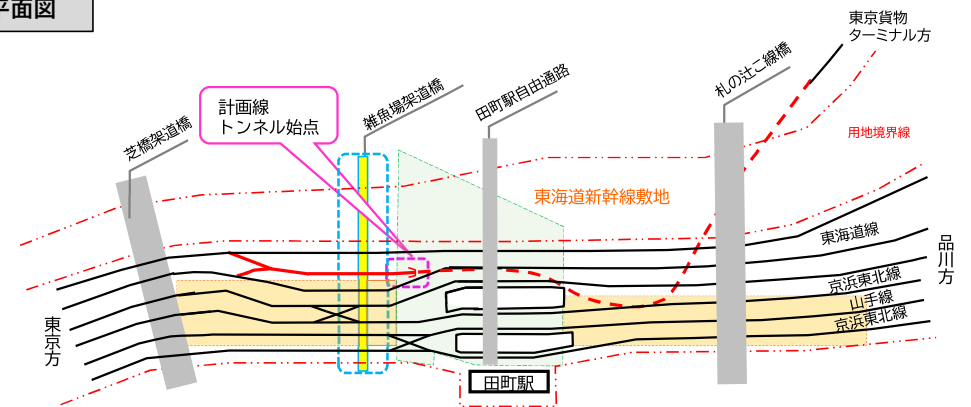
	現案	A案	B案
概要	当初計画案	現案より、東京方から下り勾配が始まる	原案より、品川方から下り勾配が始まる
勾配	最急こう配:35%を使用		
高輪築堤との関係	支障する	支障する	支障する
第5橋梁との関係	支障する	支障を回避	支障を回避
薩摩台場との関係	支障する	支障する	支障する
成立の可否・条件	—	・現案より東京方で分岐器が必要である。 ・アクセス線スペースを確保するためには、京浜東北線、山手線を海側に移設が必要であり、山側に新たな用地買収及び支障移転が必要がある ⇒計画の成立は困難	・現案より、品川方で下り勾配が始まるため、東海道線及び田町駅とトンネル始点部が干渉する。 ・田町駅全体を品川方に移設する必要がある ⇒計画の成立は困難
遺構の現地保存	不可	不可	不可

※列車の走行区域における最急こう配:35%(35/1000)
(機関車にけん引される列車が走行する線路を除く)

縦断面図(起点方拡大)



平面図



1. 影響低減策の方針

可能な限り遺構が現地保存できるよう、アクセス線や雑魚場架道橋の計画を見直す

2. 計画上の制限事項

- ・アクセス線是最急勾配を採用しており、これ以上勾配は大きくできない
- ・旧引き上げ線の用地は田町駅起点方までしかなく、アクセス線は田町駅までに東海道線下に潜り込むよう計画する必要がある

3. 検討案

- ①勾配の開始位置を終点方へ移動させる
- ②トンネル始点部で仮設物(工事桁)と干渉する(図-b)
- ③設計・施工を工夫

《変更箇所の例》

- ・東海道上下線のレールを扛上
- ・上床版の薄型化(通常600mm→350mm程度)
- ・上床版を2段階施工へ変更

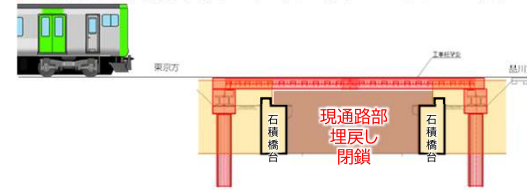
(かんざし桁部は歯抜けとして1次施工、支点を盛替え撤去後、歯抜け部を2次施工)

- ③雑魚場部は歩道面を掘り下げて空頭を確保(図-a)
- ④歩行面を既存の歩道と擦り付けるため、スロープ形状へ変更

4. 遺構への影響低減の見込み

- 高輪築堤とアクセス線が支障する範囲が減少(詳細後述)
- 架道橋の新設を不要とし、築堤との支障を回避
- 第5橋梁橋台は廃止せず継続使用となる

□**現計画** 新架道橋構築後、現架道橋は埋戻し、廃止



■**変更計画** アクセス線の扛上と現架道橋の掘下げで歩行空間確保

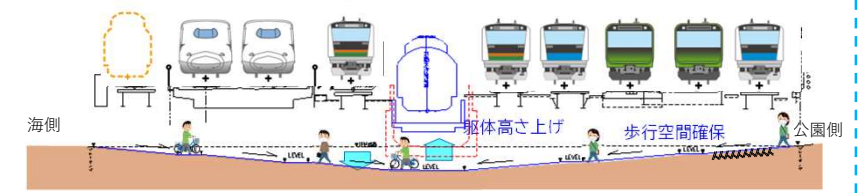
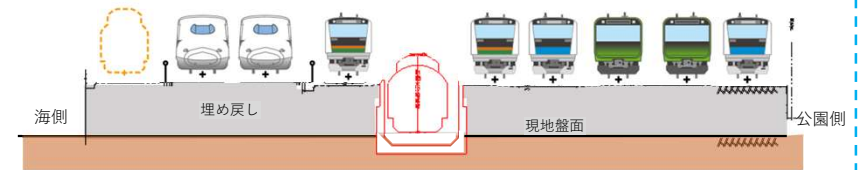
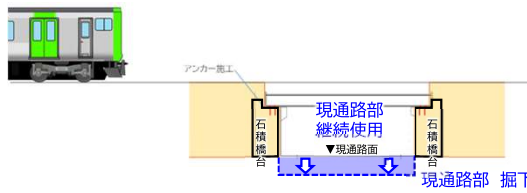


図-a(雑魚場架道橋部)

□**現計画**

■**変更計画**

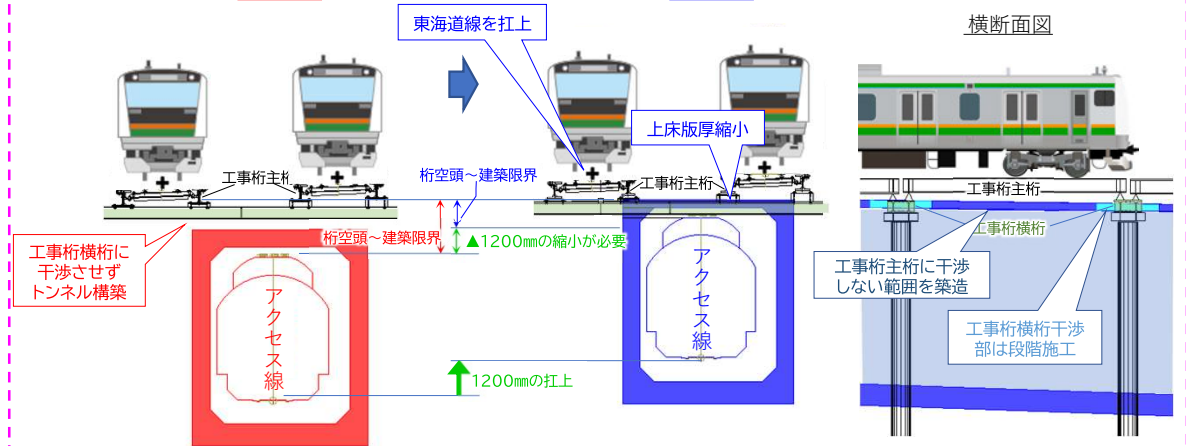


図-b(短絡線トンネル始点部)

路線名	本/仮	石積み橋台	削孔長	
			全削孔長	うち石積み部への削孔長
京浜北行	—	—	工事なし	
山手内回り	仮設	M9orM32 複線or3線拡幅	$\phi 42 \times 460 \text{mm} \times 8 \text{本} = 3.7 \text{m}$	$\phi 42 \times 358 \text{mm} \times 8 \text{本} = 2.9 \text{m}$
	本設		$\phi 140 \times 410 \text{mm} \times 16 \text{本} = 6.6 \text{m}$	$\phi 140 \times 410 \text{mm} \times 16 \text{本} = 6.6 \text{m}$
山手外回り	本設	M4 当初 (一部M9orM32)	$\phi 140 \times 410 \text{mm} \times 16 \text{本} = 6.6 \text{m}$	$\phi 140 \times 17 \text{mm} \times 2 \text{本} = 0.0 \text{m}$ $\phi 140 \times 156 \text{mm} \times 2 \text{本} = 0.3 \text{m}$ $\phi 140 \times 200 \text{mm} \times 2 \text{本} = 0.4 \text{m}$ $\phi 140 \times 201 \text{mm} \times 2 \text{本} = 0.4 \text{m}$ $\phi 140 \times 410 \text{mm} \times 8 \text{本} = 3.3 \text{m}$ = 4.4m
京浜南行	本設	M4 当初	$\phi 34 \times 375 \text{mm} \times 60 \text{本} = 22.5 \text{m}$	0.0m
東海道上り	本設	M32～S4 6線(4線)拡幅	$\phi 140 \times 410 \text{mm} \times 16 \text{本} = 6.6 \text{m}$	$\phi 140 \times 410 \text{mm} \times 6 \text{本} = 2.5 \text{m}$
アクセス線	本設	M32～S4 6線(4線)拡幅	$\phi 50 \times 600 \text{mm} \times 32 \text{本} = 19.2 \text{m}$ $\phi 140 \times 840 \text{mm} \times 8 \text{本} = 6.7 \text{m}$ = 25.9m	$\phi 50 \times 600 \text{mm} \times 32 \text{本} = 19.2 \text{m}$ $\phi 140 \times 840 \text{mm} \times 8 \text{本} = 6.7 \text{m}$ = 25.9m
東海道下り	—	M32～S4 6線(4線)拡幅	工事なし	
合計			約72m	約42m (うち第5橋梁橋台部想定範囲: 約14m)

第5橋梁
橋台部と
想定範囲

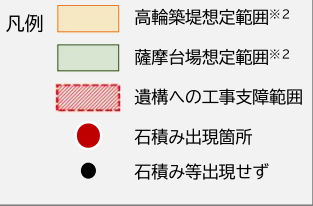
※現時点での想定であり、調査の進捗及び設計の深度化に伴い、変更の可能性はあります
アクセス線の削孔長は未設計のため、暫定での延長になります

現計画 (施設変更認可時点(2023年1月))

- ・羽田空港アクセス線(仮称)は、地下方式により線路横断し、地平大汐線と接続する
- ・雑魚場架道橋は、東京方に新設し、現雑魚場架道橋は廃止する

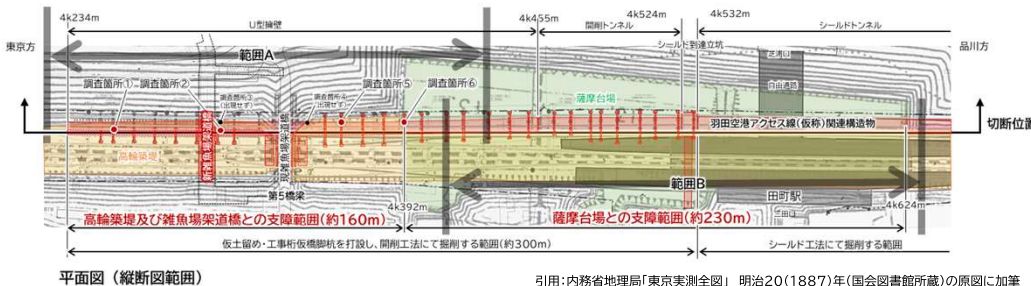
○現設計における遺構の支障は以下のとおり、

- ・高輪築堤 …約160mの範囲で支障
- ・第5橋梁橋台…工事に伴い、新たに架道橋を新設し、
現行の架道橋は現橋台の一部を撤去した上で埋め戻す
- ・薩摩台場 …約230mの範囲で支障



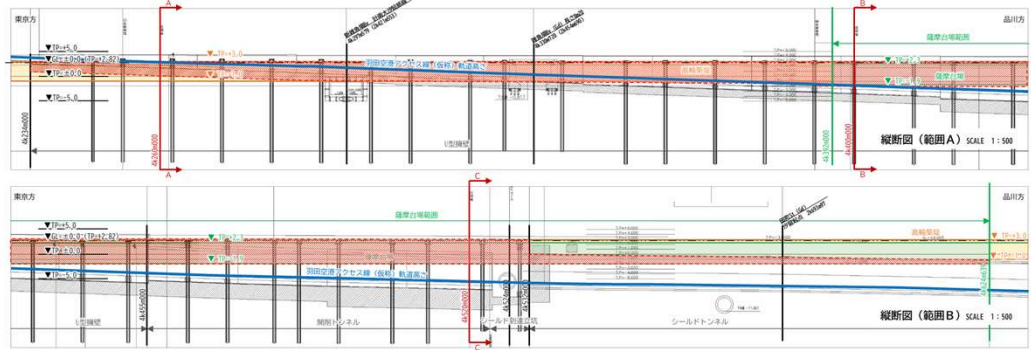
※2は、港区指示の数値から範囲を設定

【平面図】



引用:内務省地理局「東京実測全図」明治20(1887)年(国会図書館所蔵)の原図に加筆

【縦断面図】



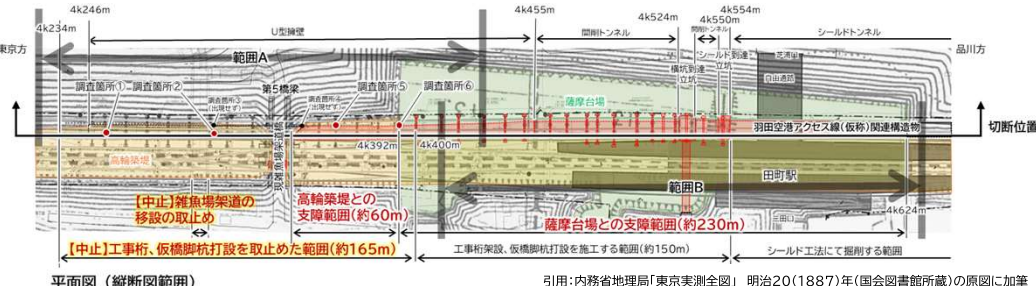
変更計画

高輪築堤、第5橋梁橋台、薩摩台場への影響軽減検討を実施(2023年8月~2024年1月)
羽田空港アクセス線(仮称)の縦断線形及び工事桁仮橋脚杭設計及び施工方法の見直しを行った

○工事計画の変更点

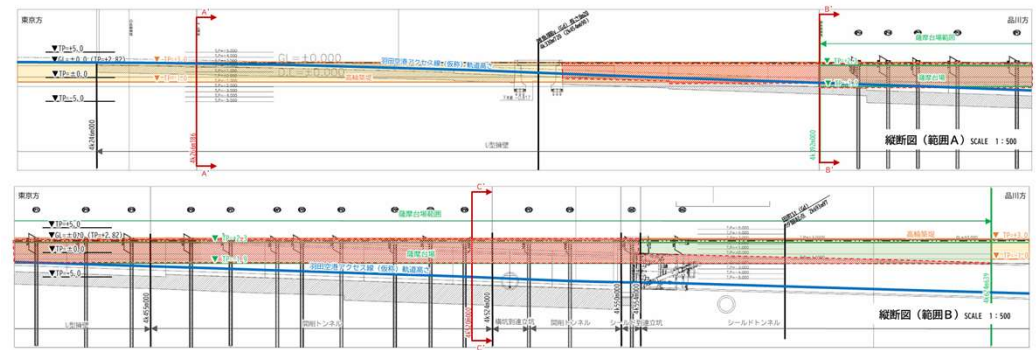
- ・羽田空港アクセス線の縦断線形変更範囲 : 約470m
- ・東海道上下線の縦断線形変更範囲 : 約390m
- ・工事桁、仮橋脚杭打設を取止めた範囲 : 約165m
- ・工事桁仮橋脚数 : 31橋脚 ➡ 18橋脚 (▲13橋脚削減)
- ・高輪築堤への支障延長を低減:約160m ➡ 約60m
➡ ▲約100m削減し、遺構への支障量を削減(現在、詳細検討中)
- ・雑魚場架道橋は新設を取止め、一部改修の上第5橋梁橋台を継続使用する
- ・薩摩台場は、地下へのアプローチ区間であり、影響回避することは困難
- ・工事着手時期を2023年2月➡2024年3月に変更し、調査及び検討期間を確保

【平面図】



引用:内務省地理局「東京実測全図」明治20(1887)年(国会図書館所蔵)の原図に加筆

【縦断面図】



※現時点での想定であり、調査の進捗及び設計の深度化に伴い、変更の可能性はあります