

第15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：2025年4月30日（水）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14回(2月18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(今後の議論に向けて) 【資料2】
 - ・まちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向けた検討の進め方 【参考資料1～3】
 - ・高輪築堤の価値のあり方 【別紙】
 - ・これまでと今後の取組み
 - ・まちづくりのあり方
 - ・高輪築堤の継承のあり方
- 4 整備基本計画書策定について 【資料3】
- 5 羽田空港アクセス線(仮称)の概要 【資料4】
- 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。

「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 14 回）

開催記録

I 開催概要

日 時 : 2025 (令和 7) 年 2 月 18 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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 (静岡県富士山世界遺産センター館長・筑波大学名誉教授) ・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	<ul style="list-style-type: none"> 【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) 【欠席】谷川 章雄 氏 (早稲田大学名誉教授) 	
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> ・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 教育庁 地域教育支援部 管理課 ・東京都 建設局 道路建設部 鉄道関連事業課 	
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・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 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 ・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 ・東日本旅客鉄道株式会社 構造技術センター 	
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 13 回 (12/23) 有識者検討会議議事録案]

資料 2 [国際交流拠点・品川の実現に向けた、品川周辺エリアのまちづくりのステップについて]

資料 3 [TAKANAWA GATEWAY CITY における確認調査の結果について (報告)]

- 資料 4-1 [日本初の鉄道が走ったイノベーションの記憶を継承する取組み]
資料 4-2 [文化財保存とまちづくりの両立に向けた取組み]

II 議事要旨

1 開会

- 第14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13回（12/23）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 「国際交流拠点・品川」の実現に向けた、品川周辺エリアのまちづくりのステップについて

- 資料2について説明する。（事務局 JR）

[JR 説明概要] 日本経済を牽引する「国際交流拠点・品川」の範囲で計画される各事業の一つとして TAKANAWA GATEWAY CITY があり、品川周辺エリアで進行中の各事業に対して先行して3月27日にまちびらきを行う。TAKANAWA GATEWAY CITY としては、鉄道開業の「イノベーションのDNA」を次世代につなぐべく「人材・叡智」、「医療」、「水素・GX」の3本柱と共に、「高輪築堤の保存・継承を実現するまちづくり」を進めている。1～3街区の開業は2026年春を予定する。

- UR 都市機構は品川駅周辺で3地区の土地区画整理事業を進めており、このうち品川駅北周辺地区は、3月のTAKANAWA GATEWAY CITYのまちびらき及び2026年春の1～3街区開業に向けて道路整備を進めている。今後は、高輪 GW 駅から環状4号線へのアクセス路や品川駅北口駅前広場の整備を進める。（UR）
- 京急は品川駅周辺で大きく2つの開発を進めており、品川駅西口地区（3丁目地区）の再開発事業と、駅街区地区の事業となる。（京急）
- まだ構想レベルで、これから様々な動きが出てくる事業もある。（中井氏）

4 TAKANAWA GATEWAY CITY における確認調査の結果について

- 資料3について説明する。（港区）

[説明概要] 5・6街区の高輪築堤の確認調査の結果について、2025年2月の「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で提示した資料を用いて説明する。トレンチ①・②で高輪築堤の海側石垣や群杭が確認された。トレンチ③～⑥は海側石垣の上部が確認された。トレンチ⑦では、4街区の信号機土台部と類似する張り出し遺構が確認された。トレンチ⑧・⑨は、築堤の盛土が確認された。確認された築堤遺構は、最も5・6街区に近い4街区Ⅰ区の発掘状況と類似している。

- 文化財として石垣は分かりやすいが、土留め柵や盛土などはどのように考えるのか。（副座長）

← 石垣以外の構造物である留杭や胴木、群杭、盛土も全て含めて築堤と考える。（港区）

- 東京駅を復原した時に地下から大量の木杭が検出されたが、全て処分された。重要文化財建造物と史跡の分類の違いだと思う。（副座長）

← 地下の構造物が建造物として価値があるかどうか、あるいは史跡の範囲内かどうかの境目は決まっていないが、建造物として重要な要素であれば含めることになる。東京駅の場合は免震構造を採用することで木杭を地下に残せなかったと理解している。（稲葉氏）

← 東京駅は免震構造とする計画も含めて保存復原作業後の建物を重要文化財として指定されている。当時、木杭を残す議論はなかった。数本は保存処理をして保管してある。（JR）

- 一般的には上部の石垣が失われ、下部の石垣が残るケースが多いと思われるが、トレンチ④・⑥では写真を見ると、最上段の石垣が1列だけ残っているようだ。どのような理由によるものか。（中井氏）

← 標高から最上段の石の可能性は考えられるが、今回の調査でバラスト層などが検出されていないため、本当に築堤の最上部かどうかは確証が持てない。なぜ1列だけ残っているか港区として考察しきれていない。（港区）

5 高輪築堤を保存・継承するまちづくりの取組みについて

- 資料4-1について説明する。（事務局 JR）

- [説明概要]「高輪築堤整備基本計画策定委員会」にて全体のコンセプトを「日本の近代化の象徴ともいえる鉄道発展の歴史を通して高輪築堤とともにまち・くらしの変化を感じる」と定め、公開にあたり史跡の本質的価値の理解促進、まちづくりと連動した活用、理解を深められる空間づくりを進める。2025年3月のまちびらきではAR体験や仮囲いを活用した展示で高輪築堤の存在の認知に努め、2026年春には保存・公開に向けた期待感の醸成としてギャラリーのプレオープンやサインの設置等を進め、2028年春に高輪築堤の現地公開を実現する。また、新橋～横浜間約29kmにまつわる国内外の史料を調査・整理した、日本鉄道開業史料集「新橋・横浜間18哩」を2025年3月のまちびらきに合わせて完成させ、式典出席者に配付する。史料集製作にあたっては、これまでに本検討会議で頂戴したご意見も反映させていただいた。

- 仮囲いに行く展示は、将来仮囲いが無くなったときの対応を考えているか。（西村氏）

← 仮囲い内の開発の完了時期が2030年代で長期にわたるため、展示企画自体を適宜リニューアルしながら進めていき、今後様々な方法を検討したい。（事務局 JR）

- 5・6街区の調査結果より、築堤上部は石垣が失われて瓦礫のような状態である。露出保存すると風化しやすいので土中保存が良いのか、そうではない保存方法があるのか、教えていただきたい。（副座長）

← 築堤全体では1～4街区内に一部土中保存箇所がある。2箇所の史跡指定部分は、ご覧いただけるように露出させて保存するが、一部補強や様々な劣化対策を行い、築堤として適切なかたちで維持管理できるようにしていく。5・6街区は今後の議論だが、土中保存か、もし掘り起こして公開するならば、相当程度の手当てが必要になると考えている。（JR）

→ 最上部の石しか残っていないような部分を露出させて保存するイメージが湧かない。修復的に保存するにしても元の形が分からない。土中保存しか成立しないのではないか。（副座長）

← 仮定の話だが、5・6街区は土中保存が最も適切に保存できると考えている。（JR）

← 今回の確認調査では下方まで掘っていないので、石垣が残っている可能性はある。埋め戻すのが保存には最善だが、現地で多くの方に見ていただけるようにと、JR 東日本は史跡指定部分で露出させて保存するにあたり、欠損している石垣に上手く周辺から出土した石を補填しながら再現する検討を進めている。（文化庁）

- 整備基本計画では、史跡指定部分を露出させて公開保存することで検討を進めている。石垣が欠けた部分をそのままにするのか石を補填して再現するのか、再現した場合にオリジナル部分と再現部分をどのように区別するか、劣化しないようにモニタリングする方法といった技術的な面も併せて検討している。保存管理していく技術自体も展示の対象となると考えている。（中井氏）
- 資料2に「イノベーションのDNA」という言葉が記されているが、「イノベーションのDNA」の内容について解説されるよう展示で工夫してほしい。品川を国際交流拠点とするこの意味が来場者にリアルに伝わり、理解も深まると考える。品川が日本の鉄道の起源であったこと、岩倉使節団の出発地であることから、近代化の起点であるという話に繋がり、これらの当時の品川が果たした役割こそ「イノベーションのDNA」として将来へ伝えていくべきものではないか（西村氏）
- 資料4-2について説明する。（事務局 JR）
〔説明概要〕まちづくりと文化財保存の両立の取り組みとして、区画道路2号の一部歩行者専用道化について説明する。「高輪築堤跡保存活用計画等策定・検討委員会」において、史跡区域の第7橋梁部内に位置する区画道路2号を史跡に配慮した形に計画変更できないかという提言を受け、事業者間で調整を続けてきた。結果として遺構への影響が小さくなり、築堤の視点場を確保できる一部歩行者専用道として整備できることとなった。これに伴い、区道からJR 東日本が管理する私道となるが、歩行者中心の滞留・憩いの空間として、第7橋梁部現地公開と一体的に整備を進めていく。
- まちづくりと文化財の両立を図るために、区画道路2号の私道化に際して大変多くの課題があったが、国土交通省をはじめ、東京都、港区のご理解のもと、JR 東日本で将来にわたって管理を担っていただく決断により実現することができた。関係者皆様のご尽力に感謝するとともに、整備を進めていくにあたり引き続き連携をお願いしたい。（UR）
- もともとは「高輪築堤跡保存活用計画等策定・検討委員会」からの提言だが、関係者の皆様の粘り強い協議により、2年かけてようやく合意にたどりつくことができた。皆様のご尽力に感謝する。（中井氏）

6 その他

- 「その他」として他になければ閉会とする。（座長）

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14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・小野田氏・古関氏・谷川氏が欠席となる。

[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旨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13回（12/23）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 国際交流拠点・品川の実現に向けた、品川周辺エリアのまちづくりのステップについて

[事務局 JR] 資料2について説明する。品川周辺エリアの各事業とTAKANAWA GATEWAY CITYとの関係を整理した。日本経済を牽引する「国際交流拠点・品川」の範囲において官民連携により数多くの事業が動いている。駅改良や京急線連立関係の工事、環状4号線や土地区画整理事業などの基盤整備事業、品川駅街区地区の整備事業、その他周辺のまちづくり等がある。「国際交流拠点・品川」の範囲で計画される各事業の一つとしてTAKANAWA GATEWAY CITYがあり、3月27日にまちびらきとして4街区が開業する。2026年春には1～3街区が開業する。高輪築堤をまちづくりの中で継承していくことにより、地域の歴史的価値向上や地域社会への貢献を目指していく。TAKANAWA GATEWAY CITYのまちづくりは2009年7月の車両基地再編着手からスタートしている。鉄道開業の「イノベーションのDNA」を次世代につなぐべく「人材・叡智」、「医療」、「水素・GX」の3本柱と共に、併せて「高輪築堤の保存・継承を実現するまちづくり」を掲げている。品川周辺エリアで進行中の各事業に対して、TAKANAWA GATEWAY CITYが先行してまちびらきを行う関係性となっている。

[UR] UR都市機構は品川駅周辺で3地区の土地区画整理事業を進めている。このうち高輪ゲートウェイ駅周辺の品川駅北周辺地区においてJR東日本と連携し、TAKANAWA GATEWAY CITYのまちびらきに合わせて4街区周りの既に供用している道路を新たに整備している。また、2026年春の1～3街区の開業に向けても、各街区周りの道路を新たに供用開

始する予定であり、鋭意その整備を進めている。その後、品川駅方面に開発を進めていき、「国際交流拠点・品川」における品川駅の交通結節機能の強化、拠点形成に向けて高輪ゲートウェイ駅から環状4号線へのアクセス道路や品川駅北口駅前広場の整備を土地区画整理事業によって進めていく。また、品川駅西口にある品川駅街区地区においては、JR東日本と京急の駅ビル整備、京急線の連続立体交差化事業、西口駅前広場の整備等々と連携して事業を進めている。

[京急] 京急は品川駅周辺で大きく2つの開発を進めている。一つは品川駅西口地区（3丁目地区）、この中のA地区について京急とトヨタ自動車で再開発を進めている。もとはSHINAGAWA GOOSという建物があり、建て替えを行う。「国際交流拠点・品川」に相応しい複合施設を目指して、オフィス、商業、ホテル、MICE等の整備を計画しており、2025年5月に新築工事に着工して、2029年度の開業を予定している。もう一つは駅街区地区の事業であり、こちらは2024年に都市計画決定をさせていただき、JR東日本と共同で開発を進めていく。京急は南棟の開発を担当しており、現在、連立事業と連携しながらビル下部の工事を実施している。連立工事完了後に本格的に着工し、2036年度の開業を予定している。その他、泉岳寺駅地区の再開発や土地区画整理事業にも参画をしている。

[中井氏] 品川駅東口北地区、品川駅西口地区（4丁目地区）、品川浦周辺地区の事業はまだ構想レベルであり、これから様々な動きが出てくるころである。その他については、各事業者から十分なお説明をいただいた。

[座長] 質問、意見はあるか。

[座長] 3月27日のまちびらきの概要はどのようなものであるか。また、5・6街区を含めた全体開業はいつ頃になるのか。

[事務局 JR] 3月27日のまちびらきでは、高輪ゲートウェイ駅正面にある4街区の建物が開業する。そこには交通広場や駅前広場、国際会議場等の様々な施設が含まれる。高輪築堤の継承として、ランドスケープにおける石積みやレールの埋込等もご覧いただきたい。

[事務局 JR] 高輪ゲートウェイ駅は現在北側の改札のみであるが、南側の改札も3月27日初電より利用開始となる。

[事務局 JR] 5・6街区を含む全体の開業は、高輪築堤の調査を経て保存方針の議論を重ね、これが整い次第、関係行政の皆様と都市計画の手続きに向けて協議に入っていくため、もうしばらく時間がかかる。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

4 TAKANAWA GATEWAY CITYにおける確認調査の結果について

[事務局 JR] 港区から報告を頂く。

[港区] 資料3について説明する。5・6街区の高輪築堤の確認調査の結果について、2025年2月の「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で提示した資料を用いて説明する。今回実施した9か所のトレンチ調査と共に、

過去に実施した京急連立事業、環状4号線、仮斜路部等の調査結果と併せて整理した結果、高輪築堤の範囲が概ね推定できた。9か所のトレンチでは全てで高輪築堤の痕跡が確認された。各トレンチの確認結果を図と写真で示す。トレンチ①・②で、高輪築堤海側石垣、群杭が確認された。トレンチ③～⑥は、海側石垣の上部が確認された。トレンチ⑦では、調査前に想定していなかった4街区の信号機土台部と類似する張り出し遺構が確認された。今回は確認調査のため、広く掘削して内部構造の確認はしておらず断定はできないが、4街区の信号機土台部で確認された十字基礎と類似した角材が一部確認された。トレンチ⑧・⑨は海側石垣に当たらない位置を想定していたが、想定通り築堤の盛土が確認された。確認された築堤遺構は、最も5・6街区に近い4街区I区の発掘状況と類似している。

- [事務局 JR] 参考資料として、1街区から6街区までの検出状況について、事業者としてまとめた資料を提示する。
- [座長] 1街区から6街区までの検出状況をまとめたこの資料は、専門家でなくとも大変分かりやすい。
- [座長] 質問、意見はあるか。
- [副座長] 線路が複線化されて山側に拡張されていく。この拡張した部分については文化財としてどのように考えているか。当初の築堤からどんどん広がっていく。土留め柵などはどのように考えるのか。石垣は分かりやすいが、盛土はどのように考えるのか。
- [港区] 今回の5・6街区の確認調査では、拡張期の範囲を特定出来てはいない。拡張期の盛土の裾のラインは京急連立事業の範囲にかかっており、別の調査内容となる。今後開業期から3線化期までの流れを整理していく。
- [港区] 石垣以外の構造物である留杭や胴木、群杭、盛土も全て含めて築堤と考える。
- [副座長] 東京駅を復原した時に地下から大量の木杭が検出されたが、全て処分された。重要文化財建造物と史跡の分類の違いだと思う。
- [稲葉氏] 地下構造が建造物として価値があるかどうか、あるいは史跡の範囲内かどうかの境目は決まっていない。杭が建造物として重要な要素であれば、含めることになる。特に東京駅を含めて日比谷界限は埋め立てをしているので、建物の基礎をどのように設計・施工したかということは歴史的に重要だと思うが、東京駅の場合は免震構造を採用することで木杭を地下に残せなかった、という事情があったと理解している。その後、木杭をどうしたかは記憶していない。
- [座長] 東京駅の木杭はいつ頃の杭になるのか。建設はいつであったか。
- [JR] 1914年である。東京駅は免震構造とする計画も含めて保存復原作業後の建物を重要文化財として指定されている。免震構造すなわち基礎は作り変えることとしており、当時、木杭を残す議論はなかった。数本

は保存処理をして保管してあるが、それは文化財を保存するという概念ではなく、珍しいものを保管した、という扱いである。

[中井氏] 大変丁寧に調査をされて結果を出されていると思う。トレンチ①・②の石垣は史跡指定地の石垣と似ている印象だが、トレンチ④・⑥の写真を見ると最上段の石垣が1列だけ残っているようだ。一般的には上部の石垣が失われ、下部の石垣が残るケースが多いのではないかと。港区教育委員会として、これがどのような理由によるものか見解を議論されていたら教えていただきたい。

[港区] 標高から最上段の石垣部分の可能性は考えられるが、今回の調査でバラスト層などが検出されていないため、本当に築堤の最上部かどうかは確証が持てない。なぜ1列だけ残っているか、特徴的であると捉えてはいるが、港区としてその理由までは考察しきれていない。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

5 高輪築堤を保存・継承するまちづくりの取り組みについて

[事務局 JR] 資料4-1について説明する。日本初の鉄道が走ったイノベーションの記憶を継承する取り組みについて、「高輪築堤整備基本計画策定委員会」で議論している内容を紹介する。コンセプトを「日本の近代化の象徴ともいえる鉄道発展の歴史を通して高輪築堤とともにまち・くらしの変化を感じる」と定めている。公開にあたり、史跡の本質的価値の理解促進、まちづくりと連動した活用、理解を深められる空間づくりを進める。2025年3月のまちびらきでは、AR体験や仮囲いを活用した展示で高輪築堤の存在を認知してもらうことに努め、2026年春には保存・公開に向けた期待感の醸成としてギャラリーのプレオープンやサインの設置等を進め、2028年春に高輪築堤の現地公開を実現する。

[座長] 2026年春時点の4棟の建物を解説していただきたい。

[事務局 JR] 2025年3月のまちびらきで開業するのは4街区の「THE LINKPILLAR 1」と呼ぶ2棟であり、30階建てで国際会議場や大学、オフィス、商業施設が入る。2026年春時点に開業する3街区の「THE LINKPILLAR 2」はオフィスやギャラリー、エネルギーセンターが入る。1街区の「TAKANAWA GATEWAY CITY RESIDENCE」は住宅のほかインターナショナルスクールが入る。全てJR東日本が所有する建物となる。

[座長] これらが2026年に開業するのは驚きである。

[事務局 JR] 資料の説明を続ける。築堤を感じられるランドスケープの整備として、各所に築石やレールを整備して築堤を感じられる工夫を施す。史跡区域は公園部が街区公園と一体的な整備、第7橋梁部はギャラリーと連携する。サイン計画は、まちびらき時点で4か所の案内・解説サインを設置し、2026年頃に築石活用サイン、2028年頃に駅前案内サインを設置する。

[事務局 JR] 最後に日本鉄道開業史料集「新橋・横浜間18哩」を紹介する。「高輪築堤の価値を次世代に継承する取り組みの一環として、新橋～横浜間

約29kmにわたる記録史を、文献調査などによって整理し、編纂するプロジェクトを立ち上げます」という2022年5月のプレスリリースに基づくものとなる。本会議有識者オブザーバーの小野田氏に監修をいただいて国内外から史料を集めたものであり、2025年3月のまちびらき時に完成させて、式典出席者に配付する。愛知県の西尾市岩瀬文庫にある新橋横浜絵図の全てを紹介し、史料編として新橋・横浜間にまつわる様々な史料を収める構成である。製作にあたっては、これまでの本検討会議で頂戴したご意見も反映させていただいた。

- [座長] イギリスの近代的な技術と日本の伝統的な技術の成果であることが、この史料集で広く伝わって欲しい。
- [座長] 質問、意見はあるか。
- [西村氏] この史料集は分厚いものになるのか。持ち運べるのか。
- [事務局 JR] 約100ページを予定しており、持ち運べる。
- [西村氏] 大変魅力的な内容であり、これは欲しい方がたくさんいらっしゃるのではないかと。市販は考えているのか。
- [事務局 JR] 現時点で市販は考えていない。
- [西村氏] 整備基本計画策定委員会の議論と本検討会議の議論との関係や役割分担を教えてください。
- [事務局 JR] 本検討会議は価値のあり方について幅広い議論であり、保存活用計画は文化庁の認定をいただいた法に則った対応である。整備基本計画策定委員会は保存活用計画を踏まえて具体的な整備を定める方法に特化したものであるが、その考え方には本検討会議の議論を事務局として反映させていただいている。
- [西村氏] 2つの会議体の違いについて理解しました。仮囲いに行う展示は興味深いですが、仮囲いである以上、ある時期まで限定のものとなる。将来囲いがなくなったときの対応をどのように考えているか。
- [事務局 JR] 仮囲い内の開発の完了時期が2030年代であり、期間が長いので展示企画自体を適宜リニューアルしながら進めていきたい。AR体験は当初はQRコードを仮囲いに表示するが、仮囲いがなくても実現できる。今後様々な方法を検討したい。
- [副座長] 5・6街区の確認調査が終わり、概ねのことが分かってきた。築堤上部は石垣が失われて瓦礫のような状態である。現地保存するとした場合、露出保存すると風化しやすいので埋め戻して土中保存が良いのか、そうではない保存方法があるのか、教えてください。
- [JR] 5・6街区に限らず、築堤全体のこととして回答する。1～4街区内には一部土中保存箇所がある。2箇所の史跡指定部分は、ご覧いただけるように再度土を取り除き露出させて保存するが、有識者の皆様にご議論をいただき、構造的な確認を経て一部補強や様々な劣化対策を実施することによって、築堤として適切なかたちで維持管理できるよう勉強を進めている。5・6街区は今後の議論だが、土中保存か、も

し掘り起こして公開するならば、相当程度の手当てが必要になると考えている。

[副座長] 先程、中井氏からご指摘のあった、最上部の石しか残っていないような部分を露出させて保存するイメージが湧かない。掘り出せば急速に劣化してしまうだろう。修復的に保存するにしても元の形が分からない。土中保存しか成立しないのではないか。

[JR] 仮定の話ではあるが、5・6街区は土中保存が最も適切に保存できると考えている。

[文化庁] 副座長が指摘された、最上部の石だけ残っている部分については、下方まで掘って調査されていないので、石垣が残っている可能性はある。JR 東日本は、史跡指定されている2街区・3街区で築堤を露出させて保存するが、欠損している石垣について、上手く周辺から出土した石を補填しながら再現する検討を進めている。埋め戻すのが保存には最善だが、現地で多くの方に見ていただけるようにと取り組んでいる。

[中井氏] 史跡部分の整備基本計画を座長として取りまとめている。基本的に2街区・3街区の史跡指定部分については、露出させて公開保存することで検討を進めている。石垣の下部はオリジナルとして残っているが上部が欠けている状態で、どのように皆様に公開するのが良いのか、また、技術的な側面とエキシビションとしてどういう形が良いか検討している。エキシビションとしては、無いものは無いままとしておくのか、それとも石を補填しながら再現するか、再現する場合にはオリジナルの部分と公開のために再現した部分を区別できるようにしなければならないのではないか、等々の観点で議論を進めている。同時に石垣が劣化しないようにモニタリングする方法といった技術的な面も併せて検討している。保存管理していく技術自体も展示の対象となると考えている。保存して皆様にみていただくために、このような先端技術を活用しています、ということも含めた展示としていきたい。

[西村氏] 展示の取り組みは大変良いと思う。資料2に「イノベーションのDNA」という言葉が記されている。品川が日本の鉄道の起源であったこと、岩倉使節団の出発地であることから、近代化の起点であるという話に繋がり、これらの当時の品川の果たした役割こそ「イノベーションのDNA」として将来へ伝えていくべきものとする。しかし、そのような内容が「イノベーションのDNA」として資料では解説されていない。「イノベーションのDNA」という言葉だけではなくその内容が伝われば、品川を国際交流拠点とする意味が、よりリアルに伝わるのではないか。つまり、DNAのオリジンのところがもっとクリアに解説されれば、「なぜ品川か」ということについて来場者の理解が深まり、納得できるはずである。このことを展示でも工夫していただけると良いのではないか。

[座長] 「イノベーションのDNA」という言葉については、まさに西村氏が指摘された通りである。

[事務局 JR] 資料 4-2 について説明する。まちづくりと文化財保存の両立の取り組みとして、区画道路2号の一部歩行者専用道化について説明する。「高輪築堤跡保存活用計画等策定・検討委員会」において、史跡区域の第7橋梁部内に位置する区画道路2号を史跡に配慮した形に計画変更できないかという提言を受け、事業者間で調整を続けてきた。結果として「相互通行の道路」だったものが、遺構への影響が小さくなり、築堤の視点場を確保できる「一部歩行者専用道」として整備できることとなった。これに伴い、区道となる予定であったがJR東日本が管理する私道となる。歩行者中心の滞留・憩いの空間として、第7橋梁部現地公開と一体的に整備を進めていく。

[UR] まちづくりと文化財の両立に向けた取り組みとして、区画道路2号の一部歩行者専用道路化への検討にあたっては、各委員の皆様や文化財行政をはじめ、東京都、港区、JR東日本等のご尽力に大変感謝する。高輪築堤は鉄道技術、土木技術を将来に伝えるうえで貴重な遺構であり、UR都市機構としても将来にわたり第7橋梁部は文化財として保存することが重要であると考えている。そのまちづくりと文化財の両立を図るために、私道化にあたっては公道としての位置付けや、隣接する建物への交通機能を維持すること、予定されていた上下水道等のインフラ計画の見直しのほか、車両を通さないことによる周辺道路の負荷への対応、さらには道路管理者や交通管理者により管理運営する計画であった道路についてJR東日本で将来にわたり担っていただく等々、大変多くの課題があった。国土交通省をはじめ、東京都、港区のご理解のもと、JR東日本の決断により実現することができた。この委員会で議論されてきた高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を踏まえて、区画道路2号は築堤を活かし、品川全体の価値を高め、賑わいをもたらす、文化的な公共空間となるように整備を進めていきたいと考えている。引き続き関係者皆様の連携をお願いしたい。

[中井氏] もともとは「高輪築堤跡保存計画等策定・検討委員会」からの提言であったが、様々な課題を関係者の皆様が粘り強く協議を進めて、2年かけてようやく合意にたどり着くことができた。私からも関係者の皆様のご尽力に感謝する。

[座長] 高輪築堤に配慮した大変良い取り組みである。

6 その他

[座長] 「その他」として他になければ閉会とする。

7 閉会

[事務局 JR] 本日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 (今後の議論に向けて)

1. 「高輪築堤の価値のあり方」について

- 確認調査による5・6街区の遺構の残存状況等【別紙1】
- これまでの高輪築堤関連各会議体における、文化財の評価と保存方針について【別紙2】

2. 「これまでと今後の取組み」について

- 「これまでと今後の取組み」について【別紙2、別紙3】
 - ・建物計画の大幅な変更による第7橋梁部約 80mの現地保存(国史跡)
 - ・4街区信号機土台部約30mの移築保存
 - ・「高輪築堤跡の調査の方針について」に基づいた詳細かつ慎重な記録保存調査
 - ・残存状況が良好である2街区公園部約 40mの現地保存(国史跡)
 - ・開発計画や道路計画の変更を含む現地(土中)保存(約 400m ※一部想定箇所含む)

➡ 1～6街区全体(約 1.6km)のうち、約 1/3 の範囲を現地保存(土中保存含む)※

※一部想定箇所含む

- ・史跡の保存・活用による高輪築堤跡の意義を実感していただける取組み (現地公開)
- ・前項に必要な構造安定性の検討、適切な保存対策及び継続的な維持管理の実施
- ・築堤石を活用したランドスケープや建物修景等による歴史を感じられる空間の整備
- ・文献調査や記録保存調査等による知見を踏まえた、高輪築堤等の理解を深める展示・情報発信施設等の整備
- ・先端技術を活用し、日本初の鉄道が走った当時の風景を感じられる AR プログラム
- ・次世代に継承する取組みの一環としての新橋～横浜間29キロ史の編纂
- ・遺構への車両荷重影響を低減させる観点等で、第7橋梁部と重複する区画道路2号の計画を「歩行者専用道」に見直し

3.「まちづくりのあり方」について

○現時点における JR の開発計画(2つの会議体での検討に着手、行政手続は今後)【別紙4】

・『国際交流拠点・品川』の核を成す事業として、鉄道改良事業(車両基地再編:JR東日本、リニア中央新幹線整備:JR東海等)、基盤整備事業(土地区画整理事業:UR都市機構、環状4号線延伸:東京都等)と一体的に推進

・広域交通拠点の品川駅に至近の立地において、「国際交流拠点・品川」の実現を目指し、未来に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素GX)」を実装した計画※

※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DNAを継承

・1～6街区・品川駅の全体のまちづくりのなかで高輪築堤を保存・継承

・1～6街区・品川駅、さらに周辺エリアにつながる歩行者、エネルギー、一般車両・物流等の一体的なネットワーク形成と5街区における水素・GXエネルギーセンターの配置、6街区南部では、品川駅に面した歩行者デッキを整備

・5街区、6街区建物は、特に地下階において、鉄道や道路構造物等の近接に伴う計画・設計・施工上の制約が大きく、確認調査等で得られた高輪築堤の残存状況等との関係性も踏まえながら、建物やネットワークを成立させるための必要機能・スペースを最低限で確保

・5・6街区間では、鉄道や道路構造物等に挟まれた狭隘な空間において、歩行者、エネルギー、一般車両・物流等のネットワークを確保

4. 「高輪築堤の継承のあり方」について

- ・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
- ・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

○5・6街区におけるまちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向けた検討等

・**6街区南部の当社開発エリア内**：歩行者デッキの構造計画等を変更することにより、第8橋梁部北横仕切堤を含む範囲の現地保存【別紙5】

・**5街区**：

6街区（南部の現地保存可能範囲を除く）：

5・6街区間：

開発計画見直しによる現地保存は困難【別紙6】

張り出し遺構及び記録保存調査のなかで重要な遺構が発見された場合、移築保存も検討

「高輪築堤跡の調査の方針について」に基づく全面的な詳細かつ慎重な記録保存（4街区で検出された信号機跡と類似している、わが国最初期の信号機跡と推定される張り出し遺構の詳細把握を含む）

○1～6街区全体での継承のあり方※

「典型的なもの」

- ・残存状況が良好である一般築堤部の2街区公園部約 40mの現地保存(国史跡)
- ・開発計画や道路計画の変更を含む現地(土中)保存(約 400m：一部想定箇所含む)
- ・「高輪築堤跡の調査の方針について」に基づいた詳細かつ慎重な記録保存調査

「特徴的なもの」

- ・建物計画の大幅な変更による第7橋梁部約 80mの現地保存(国史跡)
- ・4街区信号機土台部約30mの移築保存
- ・張り出し遺構、北横仕切堤

※「典型的なもの」、「特徴的なもの」については、今後、高輪築堤調査・保存等検討委員会ならびに当会議での検討を踏まえ、整理を行う

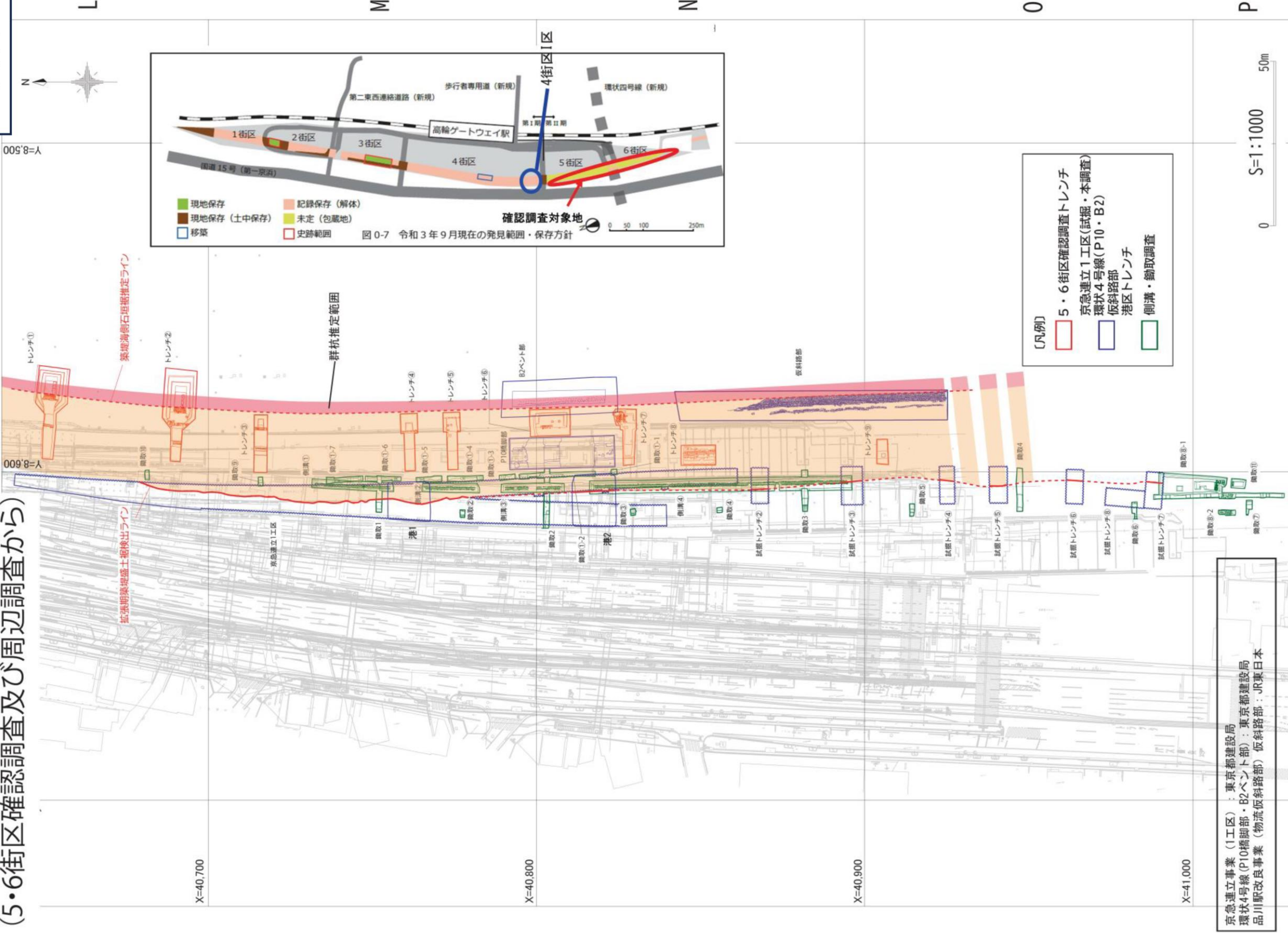
TAKANAWA GATEWAY CITYにおける確認調査の結果について(報告) 資料3

5・6街区の確認調査について 【情報共有】 港区教育委員会



資料3

5・6街区における高輪築堤跡及び周辺調査から
 (5・6街区確認調査及び周辺調査から)



京急連立事業(1工区)：東京都建設局
 環状4号線(P10橋脚部・B2ベント部)：東京都建設局
 品川駅改良事業(物流仮斜路部) 仮斜路部：JR東日本

資料3

確認調査成果(トレンチ①、②、③)



石組遺構(南から)



開業期海側石垣(東から)



胴木・留め杭(南から)



群杭(東から)



開業期海側石垣(東から)



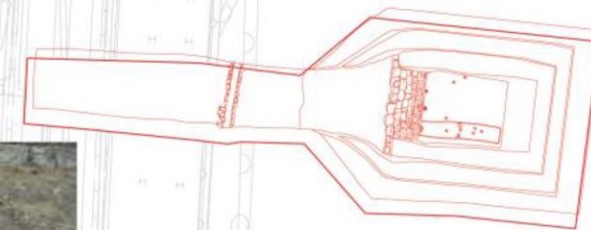
群杭(東から)



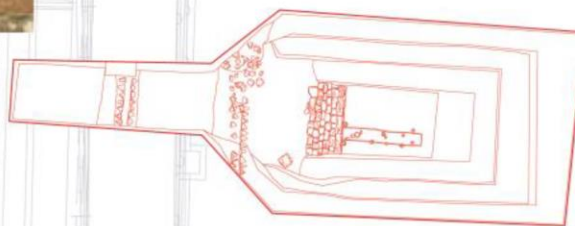
石組遺構(南から)



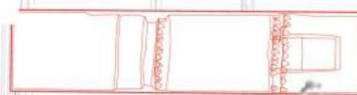
開業期海側裏入れ石(東から)



トレンチ①



トレンチ②



トレンチ③



トレンチ① 北壁断面



トレンチ① 南壁断面



トレンチ② 北壁断面



トレンチ② 南壁断面



トレンチ③ 北壁断面



トレンチ③ 南壁断面



0 S=1:300 25m

確認調査成果(トレンチ④、⑤、⑥)



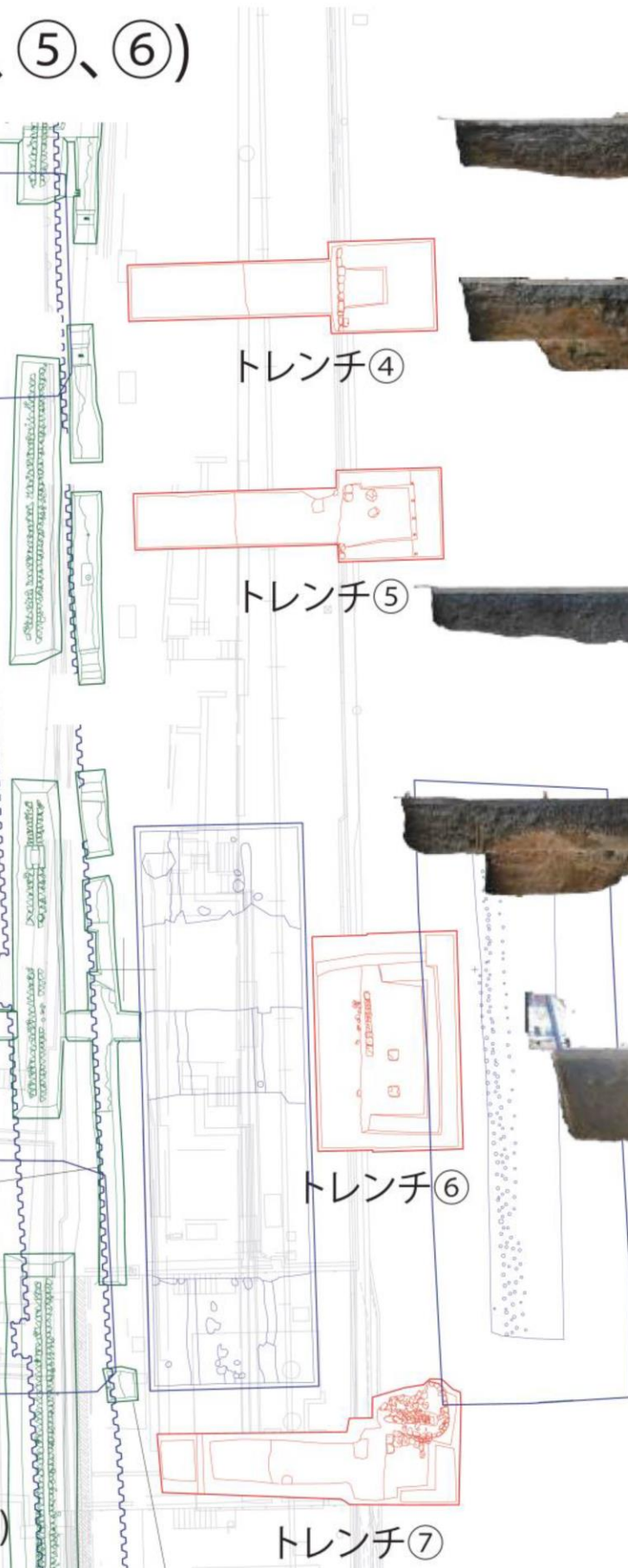
トレンチ④ 開業期海側石垣(東から)



トレンチ⑤ 開業期海側石垣(東から)



トレンチ⑥ 開業期海側石垣(北東から)



トレンチ④ 北壁断面



トレンチ④ 南壁断面



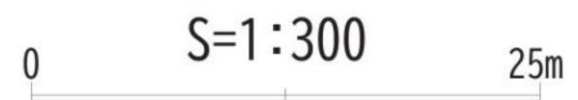
トレンチ⑤ 北壁断面



トレンチ⑤ 南壁断面



トレンチ⑥ 北壁断面



資料3

確認調査成果(トレンチ⑦、⑧)



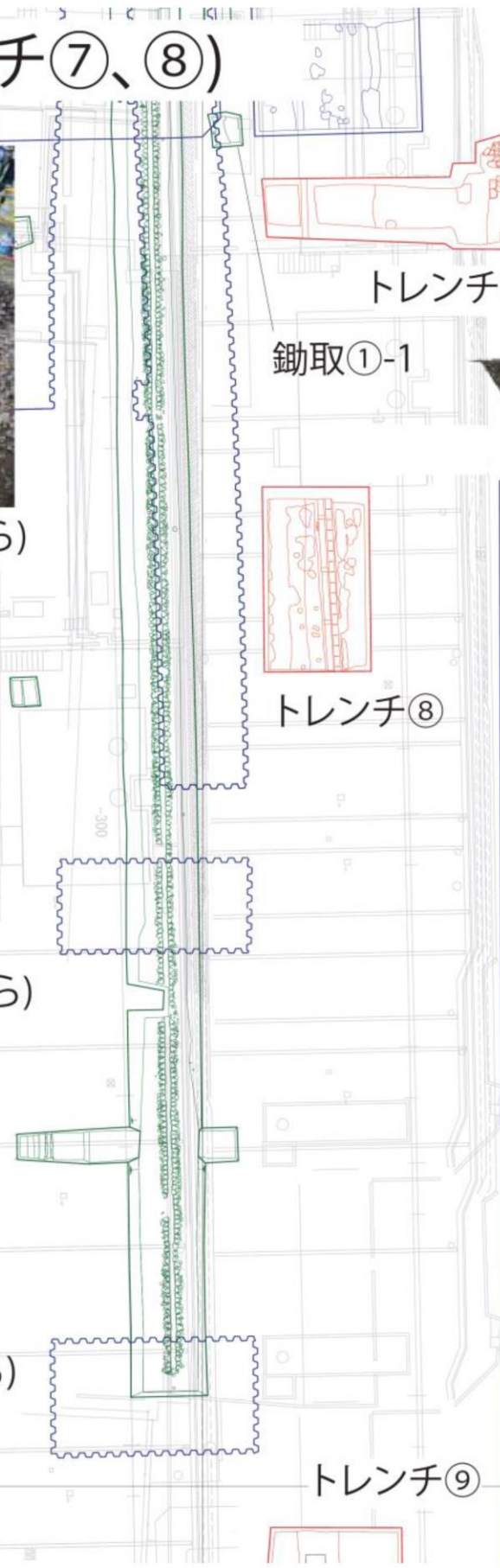
トレンチ⑦ 築堤盛土確認面(東から)



トレンチ⑦ 開業期海側石垣及び張り出し遺構(南東から)



トレンチ⑧ 築堤盛土確認面(南から)



トレンチ⑦

掘取①-1

トレンチ⑧

トレンチ⑨



トレンチ⑦ 南壁断面(西側)



トレンチ⑦ 南壁断面(東側)



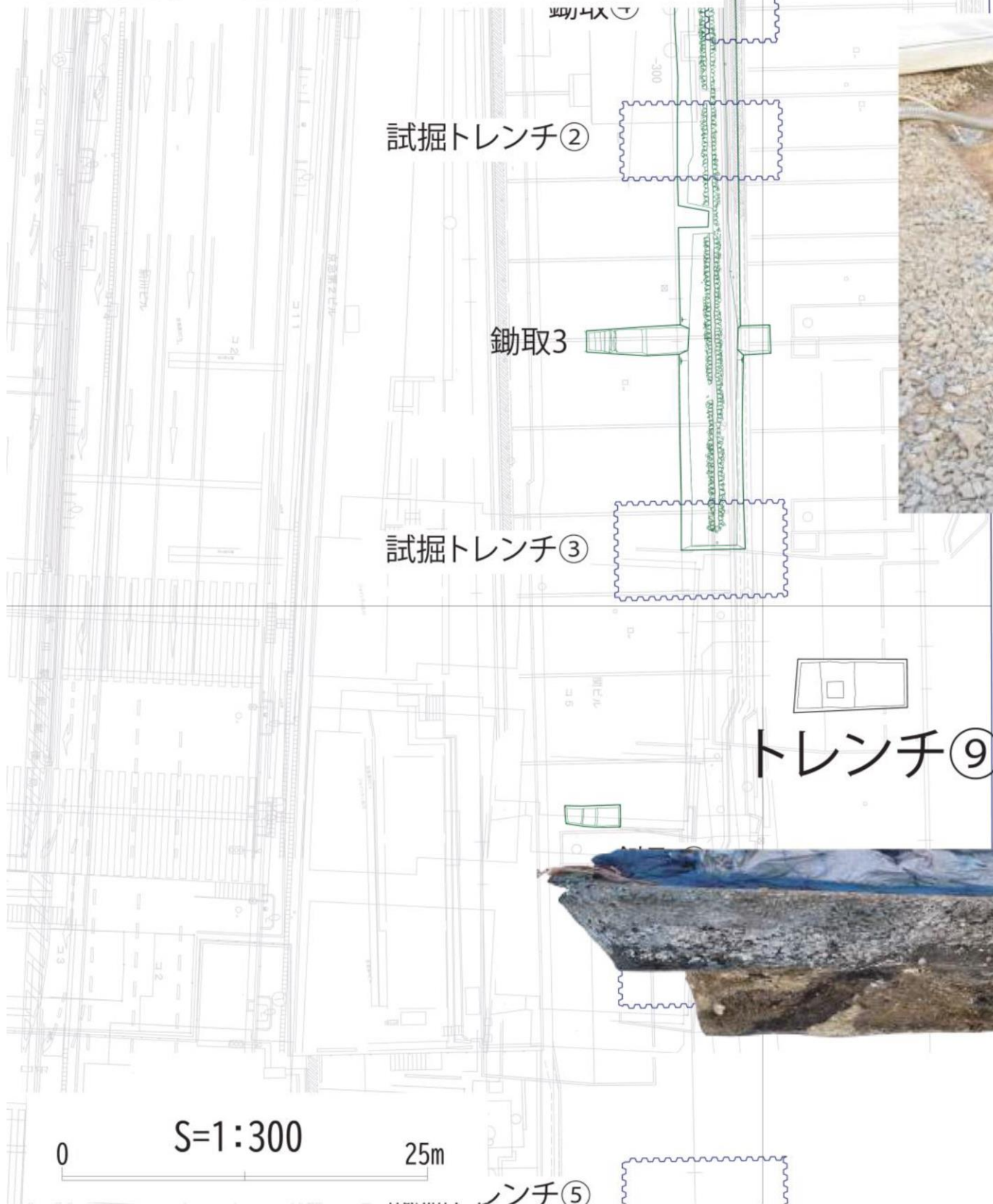
トレンチ⑧ サブトレンチ南壁断面



0 S=1:300 25m

資料3

確認調査成果(トレンチ⑨)



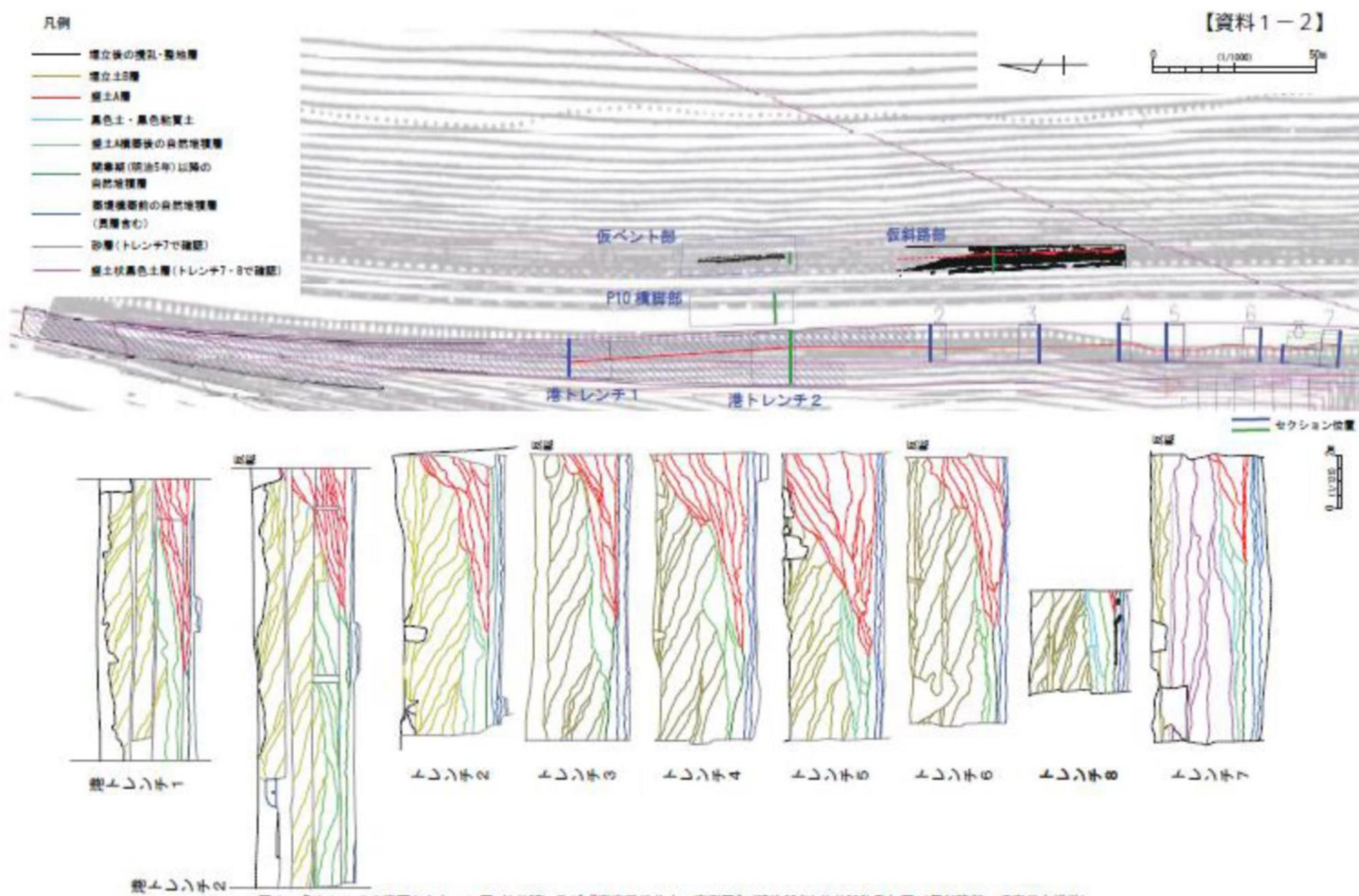
トレンチ⑨ 築堤盛土確認面(南東から)



トレンチ⑨ サブトレンチ北壁断面

資料3

【参考】 第37回高輪築堤調査保存等検討委員会部会①資料(東京都教育庁作成)より抜粋



【参考】 4街区 I区 調査状況



I区開業期石垣検出状況



I区南壁築堤横断面

資料3

4街区信号機土台部とトレンチ7張り出し遺構の比較について



4街区信号機土台部 平面



4街区信号機土台部 南側側面



4街区信号機土台部 角材十字基礎



トレンチ7張り出し遺構 平面



トレンチ7張り出し遺構 南側側面



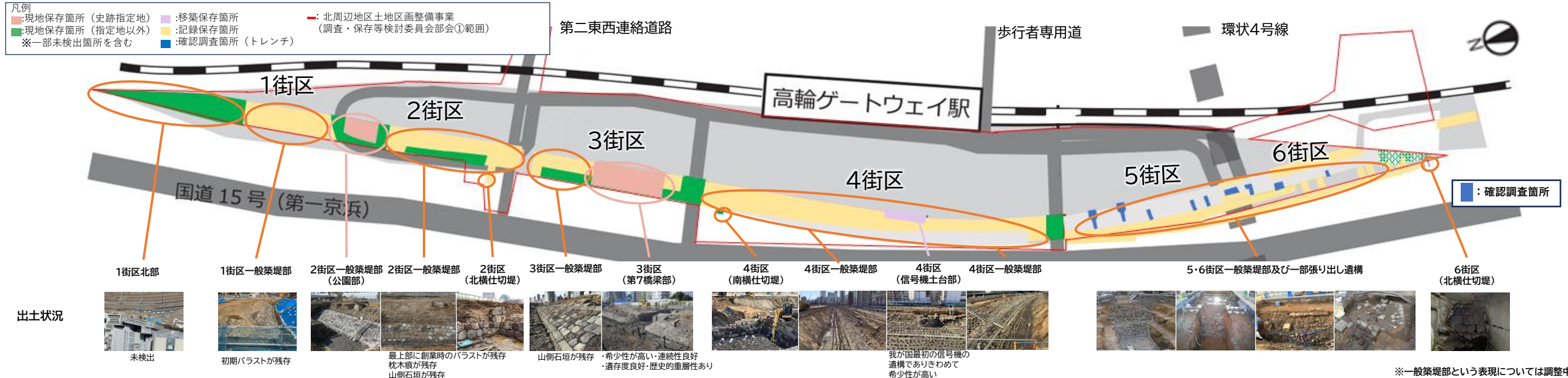
トレンチ7張り出し遺構 角材検出状況

4街区信号機土台部検出標高：T.P+2.2m、トレンチ7張り出し遺構検出標高：T.P+2.1m

確認調査結果を踏まえた高輪築堤の価値・継承のあり方について

【別紙2】

(これまでの高輪築堤関連各会議体における、文化財の評価と保存方針について、JR東日本によるとりまとめ資料)



調査・保存等検討委員会

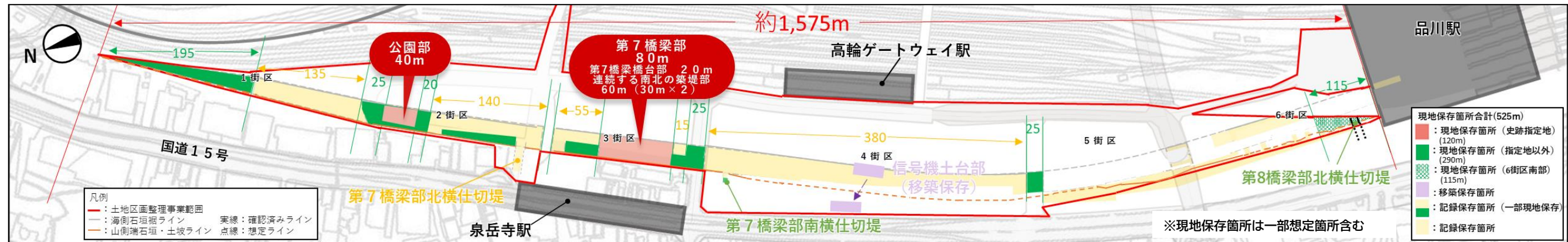
- 2020年11月9日「高輪築堤の保存の方針について」
 - 「保存」を「現地保存」「移築保存」「記録保存」とする
 - 保存方針は「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」などの観点から定める
- 2021年3月22日「高輪築堤の文化財的評価と保存の方針について」
 - 記録保存の調査を行っていく中で重要な遺構が発見された場合には移築保存もしくは現地保存を検討
 - 記録保存は、現地保存を除く部分が対象
- 2021年11月10日「高輪築堤跡の調査の方針について」
 - 横仕切堤の文化財的価値は高輪築堤と同等

検討中

- 2023年12月6日「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(2)」(文化財的価値について)※改定案協議中
 - 1～4街区と同等の文化財的価値を有する
 - 高輪築堤の構造の多様性を示す貴重な遺構
 - 第8橋梁及びそれとともなる南北横仕切堤が含まれ、旧品川停車場につながる部分にあたる点も重要

有識者検討会議


- 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
- 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」より一部抜粋 詳細は別紙2-2



■TAKANAWA GATEWAY CITYおよび周辺施設を活用した高輪築堤の保存・継承の取組み


2027年度

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




鉄道はじまりの「29km史」を紹介

展示

体験

2027年

案内 【⑥駅前案内機能】
(高輪ゲートウェイ駅、泉岳寺駅)


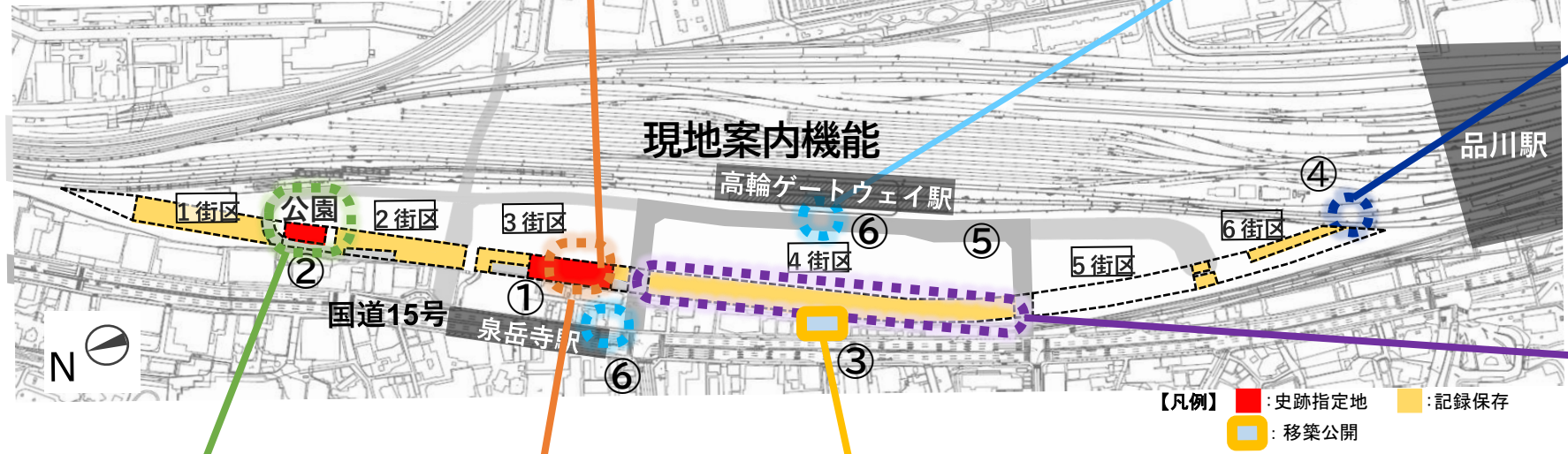


出典: tactilestudio
https://tactilestudio.us/

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

整備済

2024年度

展示 【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



体験



2027年度

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



水面からの特別な眺め、Miceの会場としても活用

展示

体験

2033年度以降

展示 【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

※詳細検討中

2027年度

区画道路2号 歩行者専用道化

遺構への影響軽減の観点等から、計画を見直し歩行者専用道として整備



鉄道歴史関連

展示

体験

(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)旧横濱鉄道歴史展示(桜木町)
横浜を中心とした、新橋～横浜間約29kmの歴史展示



国際交流拠点・品川の実現に向けた、品川周辺エリアにおけるまちづくりについて

(2024.12.23開催 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資料より抜粋)

「地球益」の実現を目指し「国際イノベーション拠点」を形成するため重点的に取り組む三本柱
 「人財・叡智」「医療」「水素・GX」

人財・叡智
 ~異才が輝く知の開国~

医療
 ~健康寿命100歳社会~

水素・GX
 ~水素都市モデルの創造~



100年先の心豊かな暮らしのための実験場

まちの成熟に伴う実証フィールド拡大 それらを連携・循環・バリューアップさせ 「国際交流拠点・品川」を実現



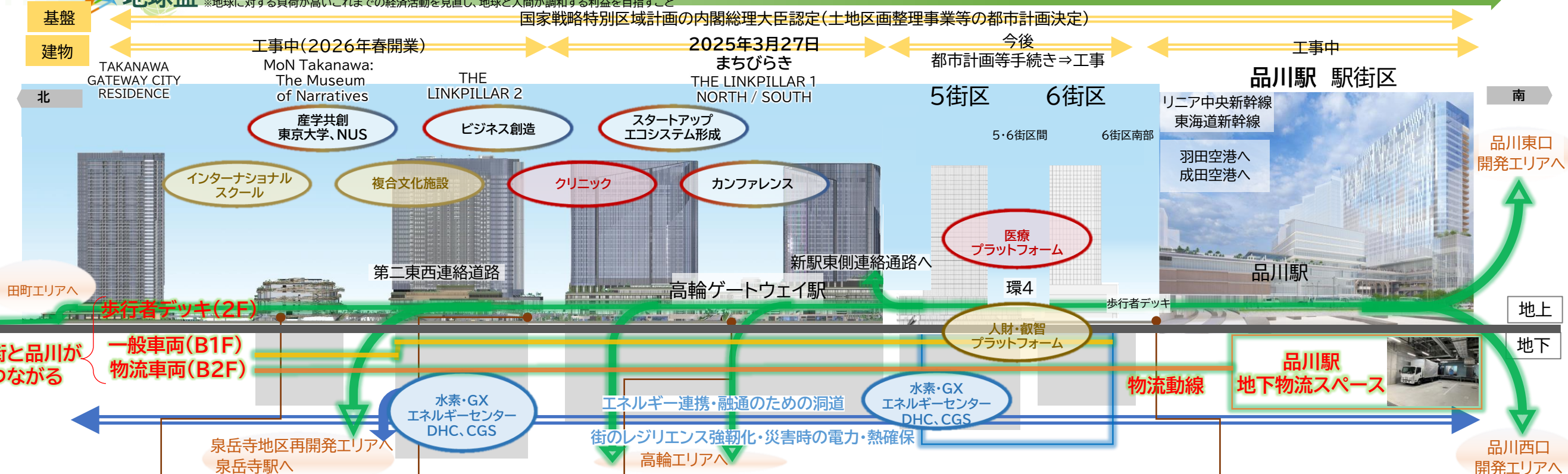
国内外の玄関口として稀有な立地

世界から人財・資金・企業等が集積する 国際的ビジネス拠点の形成

国内外のアカデミア等、産官学の共創パートナーとの連携

日本初の鉄道開業という近代化・高度成長の礎となった地

国内・海外とを繋げイノベーションを生み続ける街



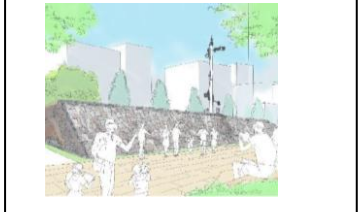
○公園隣接部現地保存(2街区)
 遺構の残存状況が良好である公園隣接部を現地保存し、築堤を身近に感じられるよう公園と一体的に整備



○第7橋梁部現地保存(3街区)
 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



○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



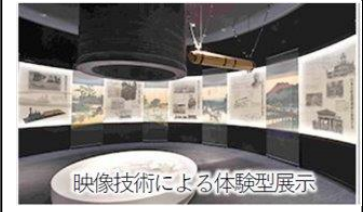
○高輪築堤の記憶・連続性を表現するランドスケープイメージ



○丁寧かつ慎重な記録保存調査の実施



○高輪築堤の情報等を発信 AR・VR等の最先端技術を活用し、高輪築堤等の歴史・文化の魅力等を伝える

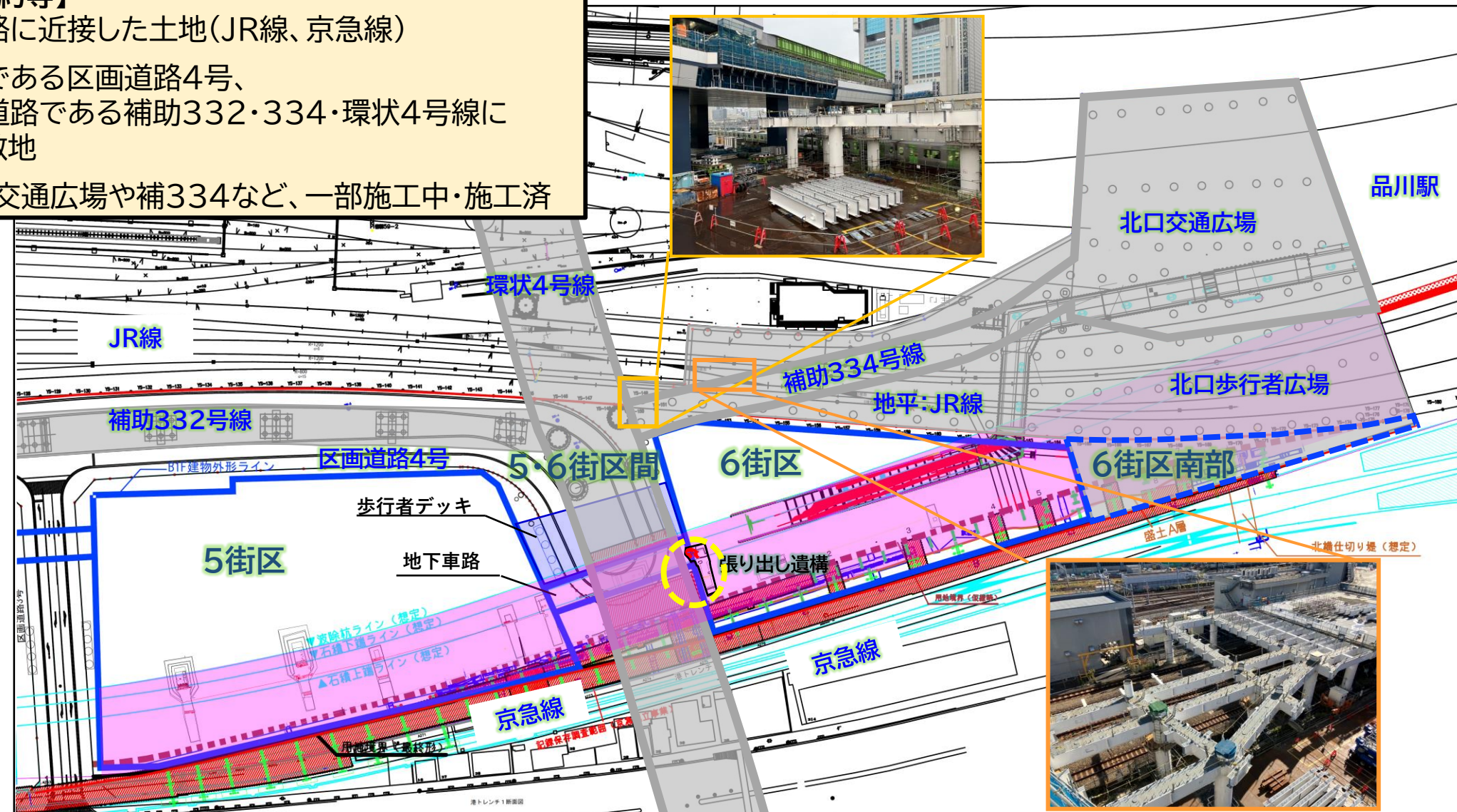


○北横仕切堤の支障回避
 今回計画において掘削を行わないことで支障回避(現地保存)
 ・第8橋梁部北横仕切堤
 (写真は第7橋梁部の北横仕切り堤)

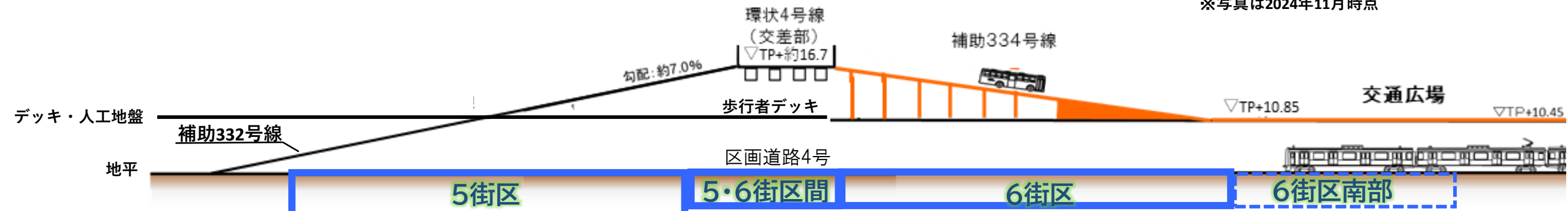


※1 高輪築堤整備基本計画策定委員会及び「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議等において検討中

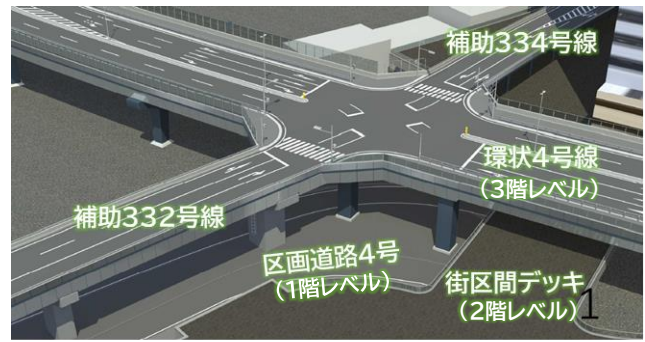
- 【基盤上の制約等】**
- 東西を線路に近接した土地(JR線、京急線)
 - 地平道路である区画道路4号、立体的な道路である補助332・334・環状4号線に囲まれた敷地
 - 環4、北口交通広場や補334など、一部施工中・施工済



※写真は2024年11月時点



- 【高輪築堤との関係】**
- 開発計画エリアにおける築堤面積の割合
 - ・開発計画エリア面積: 約19,300㎡
 - ・開発計画エリア内築堤面積: 約10,100㎡ (約56%)
 - 張り出し遺構が6街区計画建物北端部及び地下車路と重複
 - 既に一部環4・京急連立等の公共事業に伴う記録保存調査等を実施



※現時点のイメージであり、今後変更となる場合があります

【5・6街区建物立面図】

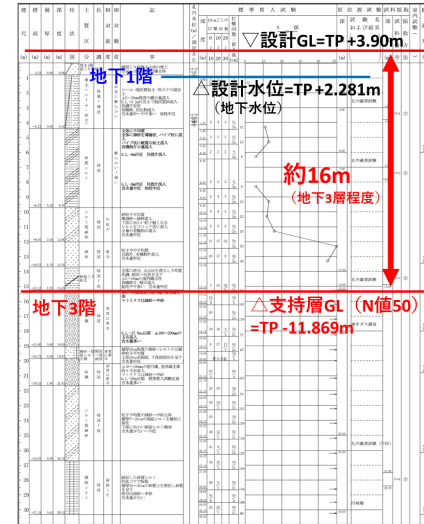
日影規制等により、高層棟の建物外形ラインの変更は困難

5街区建物立面図

6街区建物立面図

▼航空法高さ制限T.P.=+163.19m

▼航空法高さ制限T.P.=+160.23m

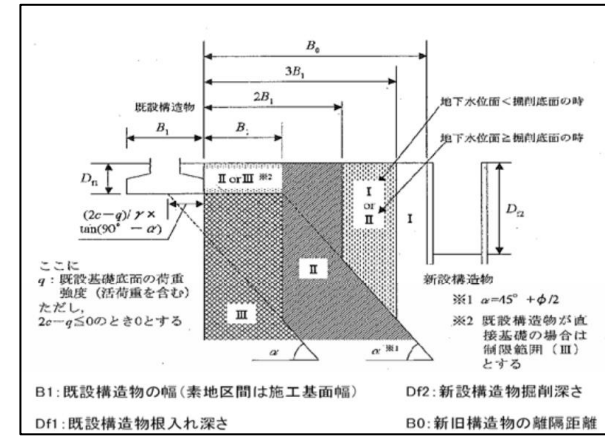


5街区付近地質柱状図

地盤の状況
 ・地下水位が高い
 ・硬い地盤となる支持層が地下3階以深
 →地下を深く掘削する場合多大な費用と時間を要するため、地下階を抑える計画

鉄道に近接しているため、施工時に鉄道運行に影響しないよう対策が必要

※京急とは協議が必要



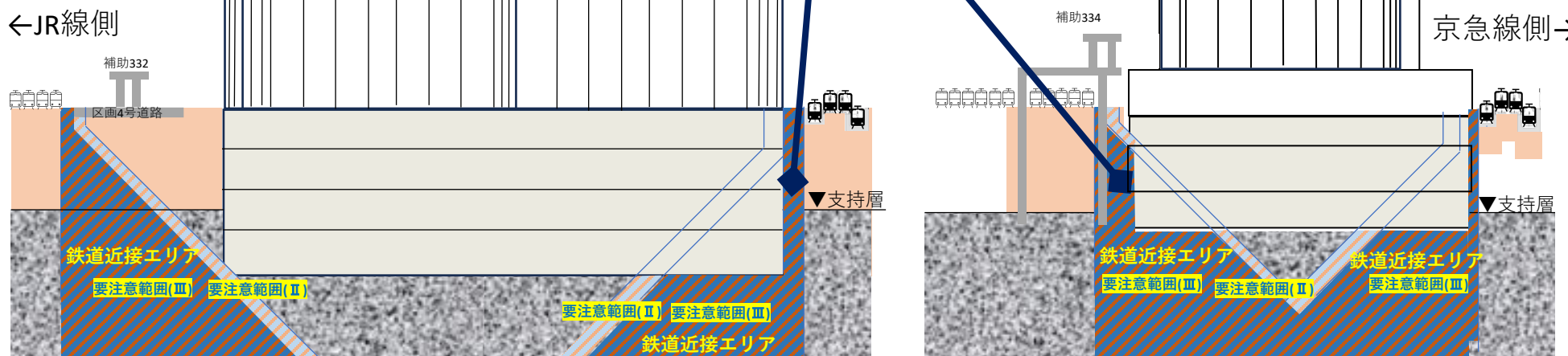
近接程度の区分
 ※都市部鉄道構造物の近接施工対策マニュアル (鉄道総研)

区分	内容	対策および計画管理内容
無条件範囲 (I)	新設構造物の施工により既設構造物に対し、変位や変形等の影響が及ばないと考えられる範囲。	一般に特別な対策を必要としない。
要注意範囲 (II)	新設構造物の施工により既設構造物に対し、通常は変位や変形等の有害な影響はないと良いが、まれに影響があると考えられる範囲。	新設構造物の対策を原則として実施するとともに、既設構造物の変位、変形量を推定し許容変位量との比較を行う等影響度を検討した上で、状況に応じて既設構造物側の対策を実施する。また、工事を安全に進めるため、対象となる既設構造物および周辺地盤や新設構造物の挙動を必要に応じて計画管理する。
要注意範囲 (III)	新設構造物の施工により既設構造物に対し、変位や変形等の有害な影響が及ぶと考えられる範囲。	新設構造物の対策は必ず実施するとともに、既設構造物の変位、変形量を推定し許容変位量との比較を行う等影響度を検討した上で、原則として既設構造物側の対策を実施する。また、工事を安全に進めるため、対象となる既設構造物および周辺地盤や新設構造物の挙動を必要に応じて計画管理する。

近接程度の区分と対策内容

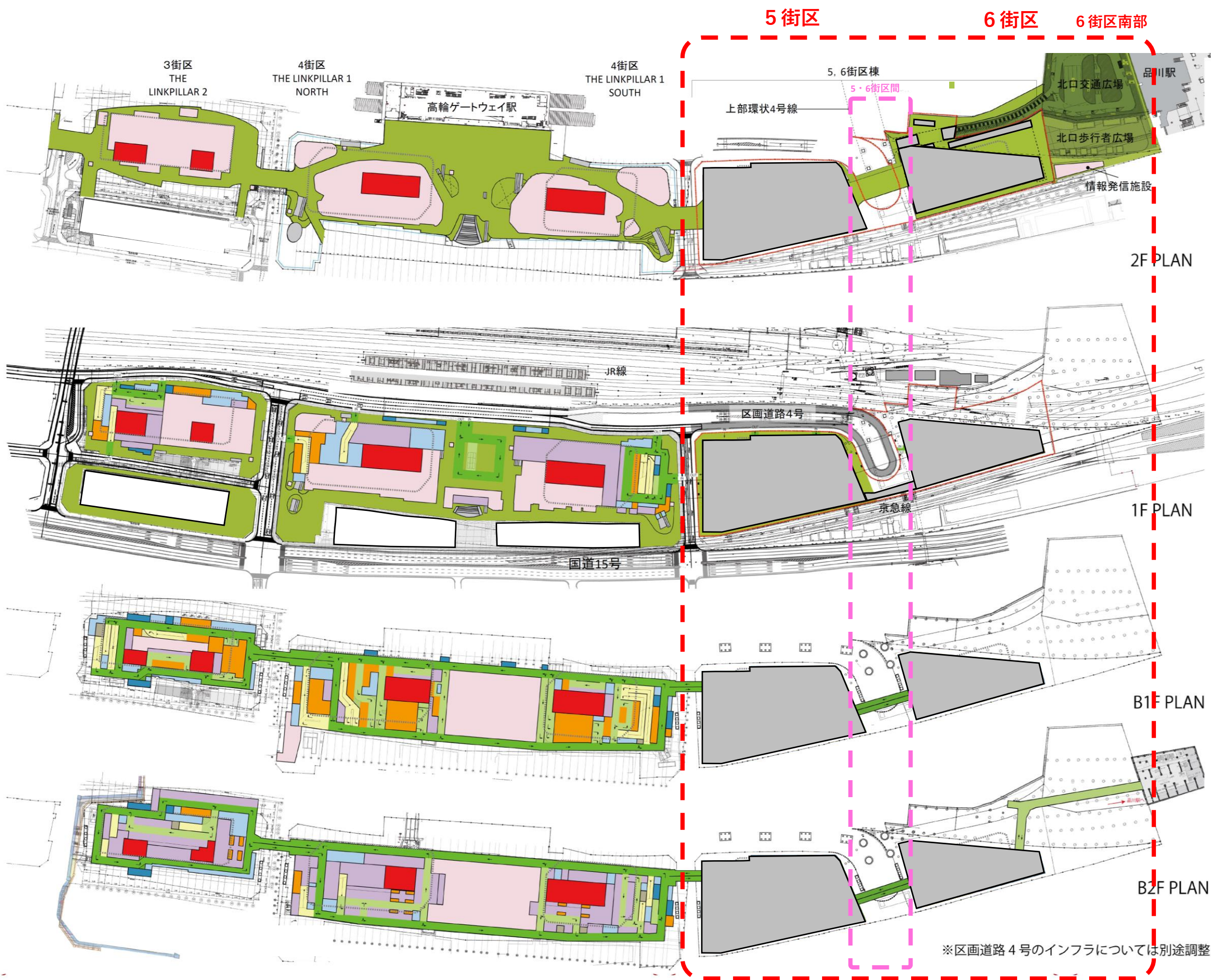
要注意範囲(II)
 新設構造物の施工により既設構造物に対し、通常は変位や変形等の有害な影響はないと良いが、まれに影響があると考えられる範囲

要注意範囲(III)
 新設構造物の施工により既設構造物に対し、変位や変形等の有害な影響が及ぶと考えられる範囲



※事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております



5 街区 6 街区 6 街区南部

3街区 THE LINKPILLAR 2
4街区 THE LINKPILLAR 1 NORTH
4街区 THE LINKPILLAR 1 SOUTH

5, 6 街区棟
5・6 街区間
上部環状4号線
北口交通広場
北口歩行者広場
情報発信施設

2F PLAN

1F PLAN

B1F PLAN

B2F PLAN

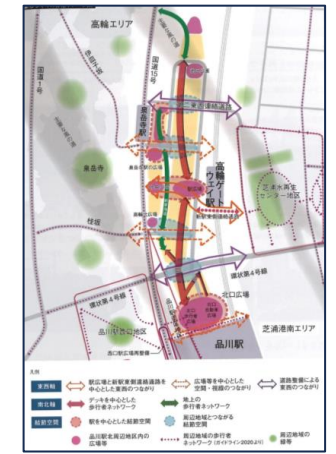
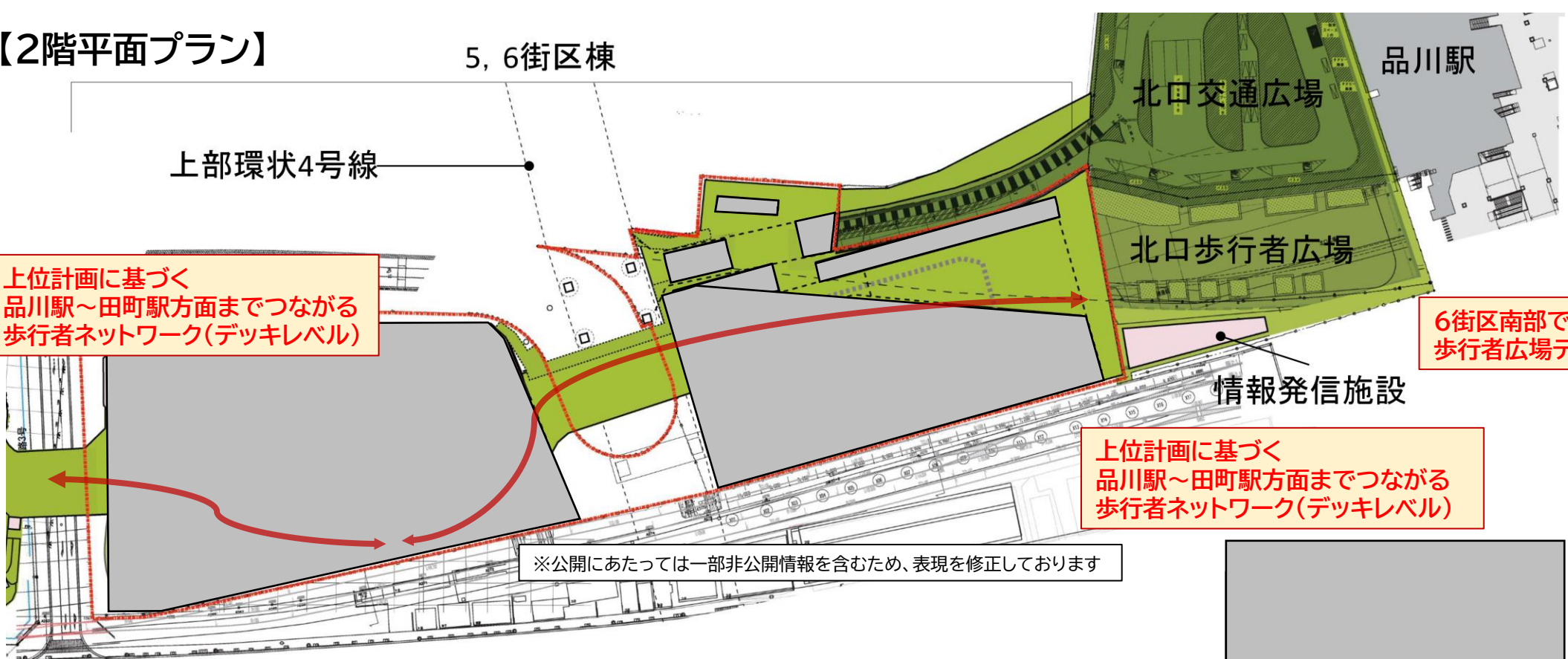
- 凡例
- 全フロア貫通縦動線・設備シャフト
 - 大規模駐車施設主車路
 - 大規模駐車施設車路
 - 大規模駐車施設車路スロープ
 - 機械式駐車場・一般駐車場・駐輪場
 - 人財截留プラットフォーム
 - 水素・エネルギー関連施設
 - 機械室・設備等
 - 車寄せ・荷捌き・バックヤード等
 - 備蓄倉庫
 - 商業・ホール他
 - 広場・歩行者通路

※区画道路4号のインフラについては別途調整

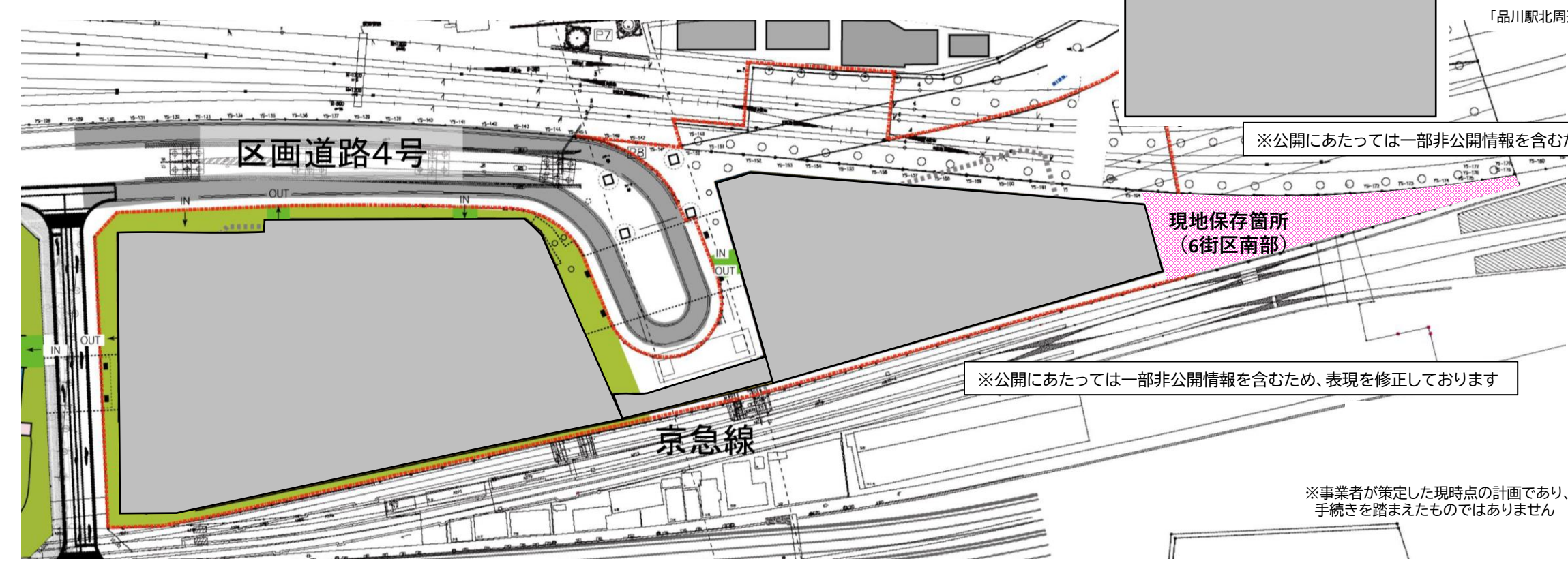
※5・6街区は事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

【2階平面プラン】

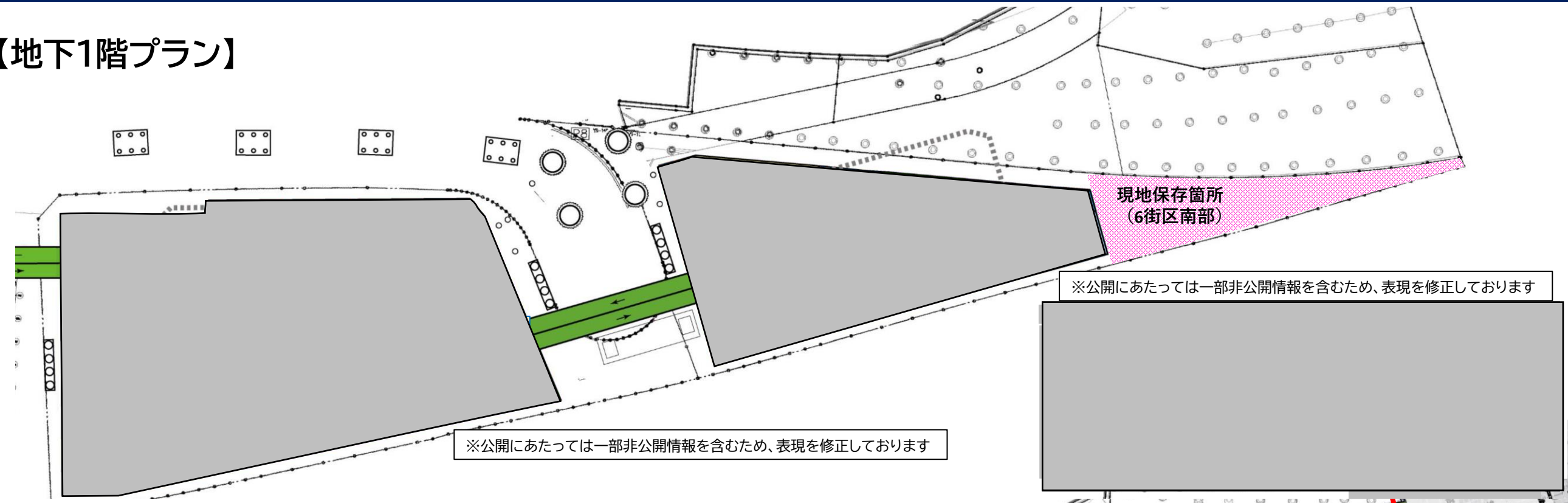


【1階平面プラン】

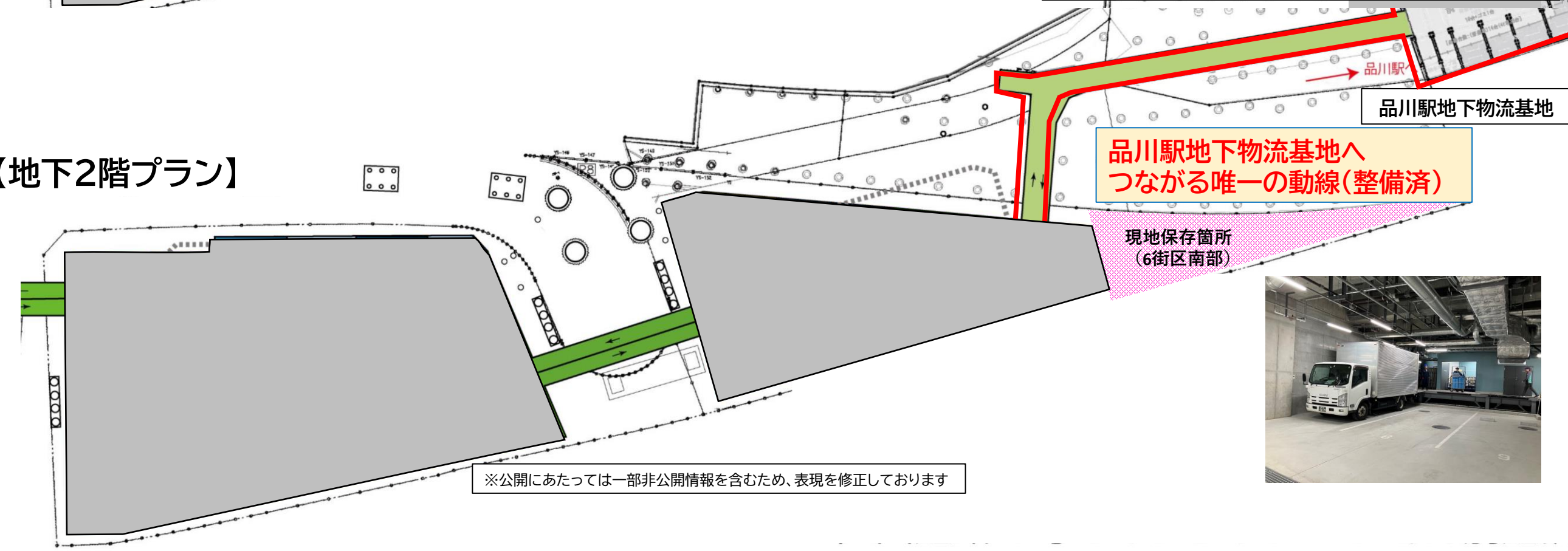


※事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

【地下1階プラン】



【地下2階プラン】



開業
(2025.3.27)

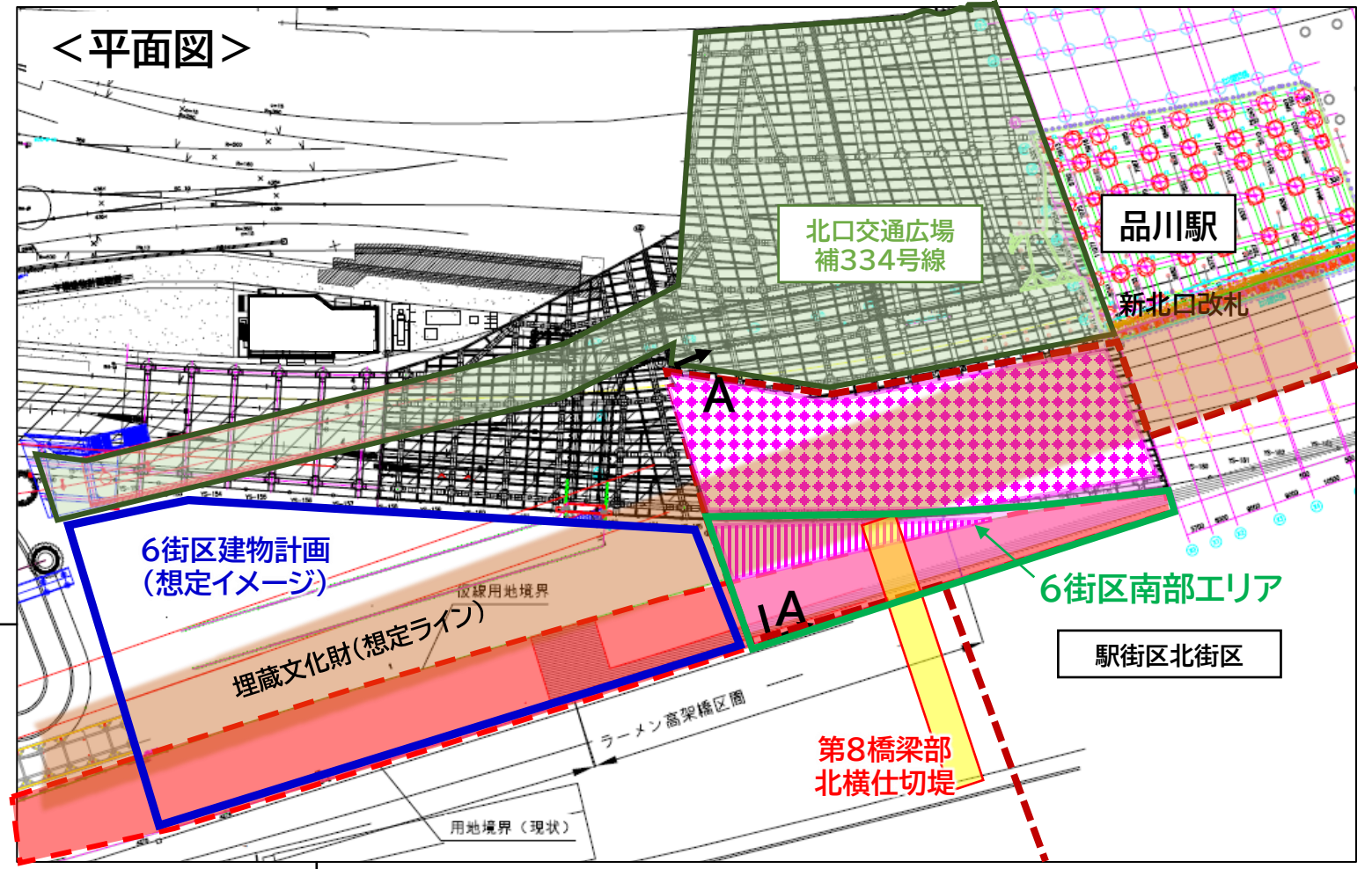
計画中

供用開始
(2025.3.13)

※事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

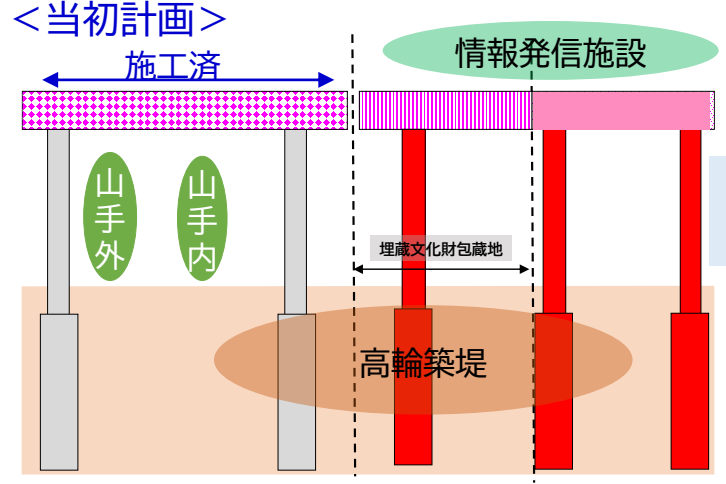
6街区南部の当社開発エリア内において、第8橋梁部北横仕切堤を含む範囲を現地保存するよう、歩行者デッキの構造計画等を変更

6街区南部の第8橋梁部北横仕切堤を含む範囲の現地保存(約115m)



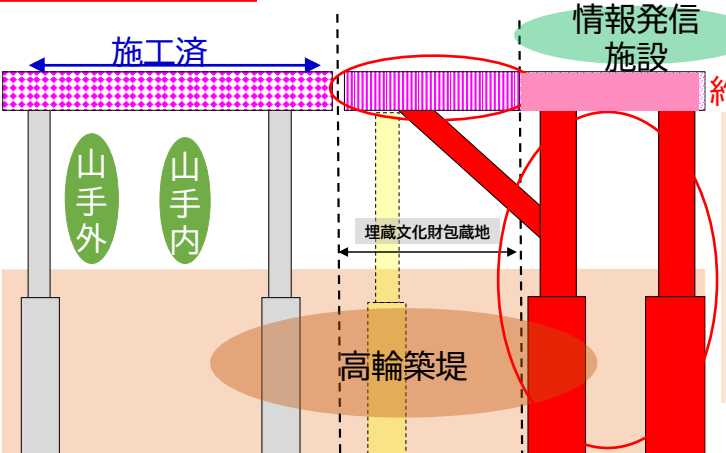
見直し①

○デッキ部断面イメージ(A-A断面)



合理的な経済設計により高輪築堤部も含めて杭打設予定

<計画見直し>



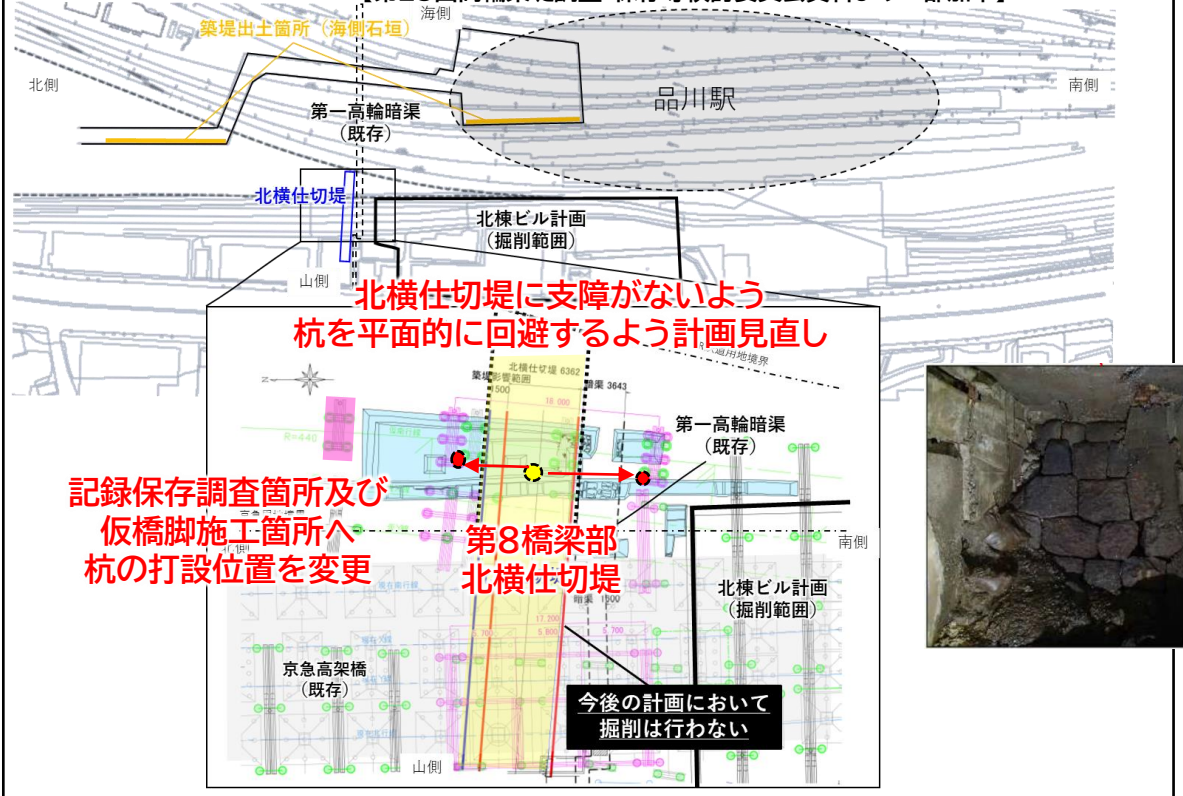
約16mの長大スパン片持ち梁

高輪築堤への支障を避けるため、特殊な構造架構

- 同規模建物に比べ杭・基礎・鉄骨サイズアップ
- 情報発信施設の整備範囲の見直し

見直し②

○第8橋梁部の北横仕切堤の検討結果(支障回避)について



＜高輪築堤の現地保存における建物の計画見直し検討パターンの考え方＞

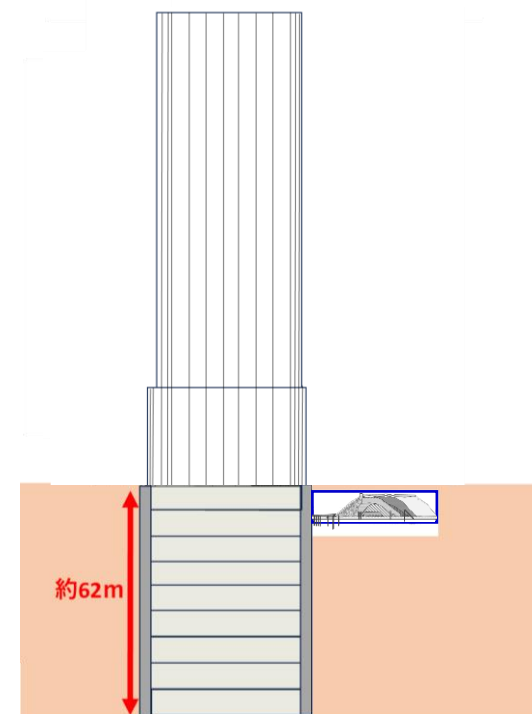
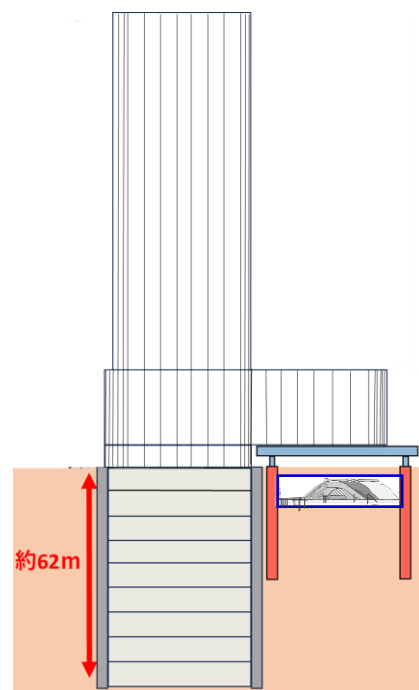
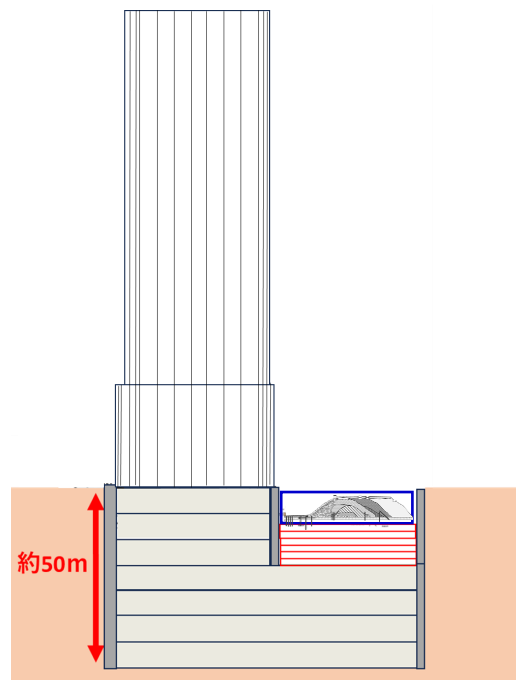
開発計画と現地保存の物理的な両立の検討パターン

以下の3つの方法で検討を実施した

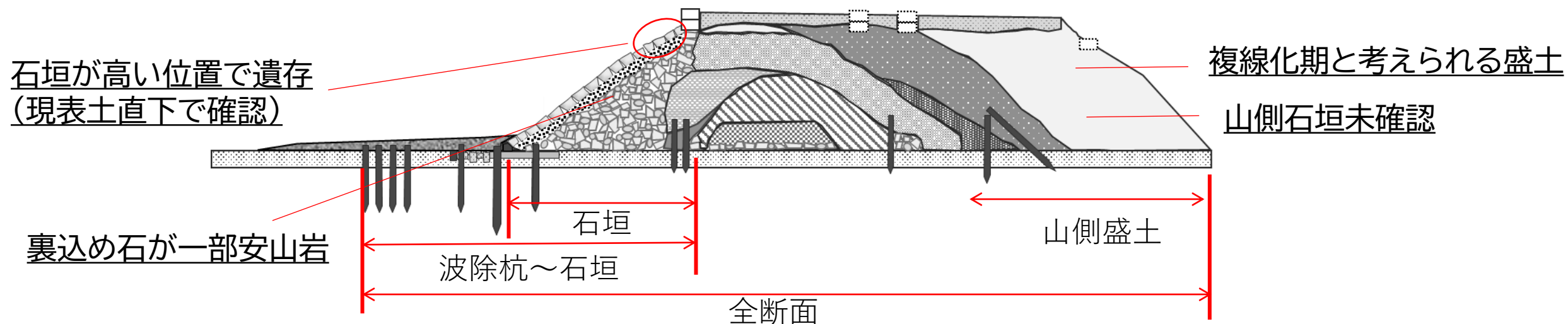
A案 築堤を受け替えて現地保存

B案 築堤を跨いで現地保存

C案 築堤を避けて現地保存

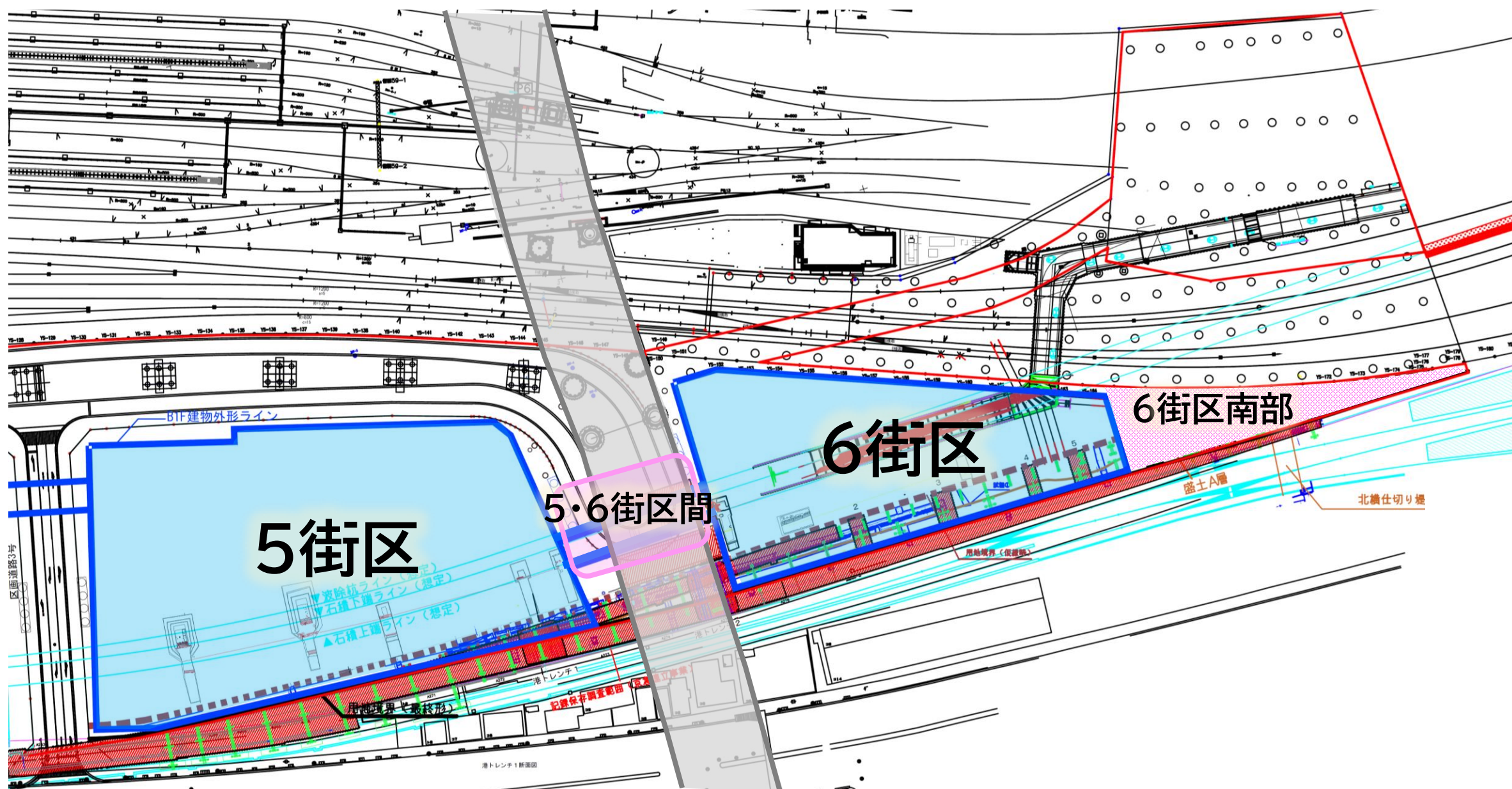


築堤の現地保存のアプローチ(高輪築堤の断面の確認 2025.3.5委員見解文書より)



※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

5・6街区エリアにおける計画見直しを含めた現地保存の検討



鉄道や道路構造物等の近接、地下約16m以深での支持層(固い地盤)等に伴い計画・設計・施工上の制約が大きいいため、建物(建物コア、地下車路ネットワーク、周辺駐車需要を受入れる集約駐車場機能)、「国際交流拠点・品川」を実現するための機能、歩行者、エネルギー、一般車両・物流等の一体的なネットワーク(主副から成る地下車路・上下スロープ)を成立させるための必要機能・スペースを最低限で確保している

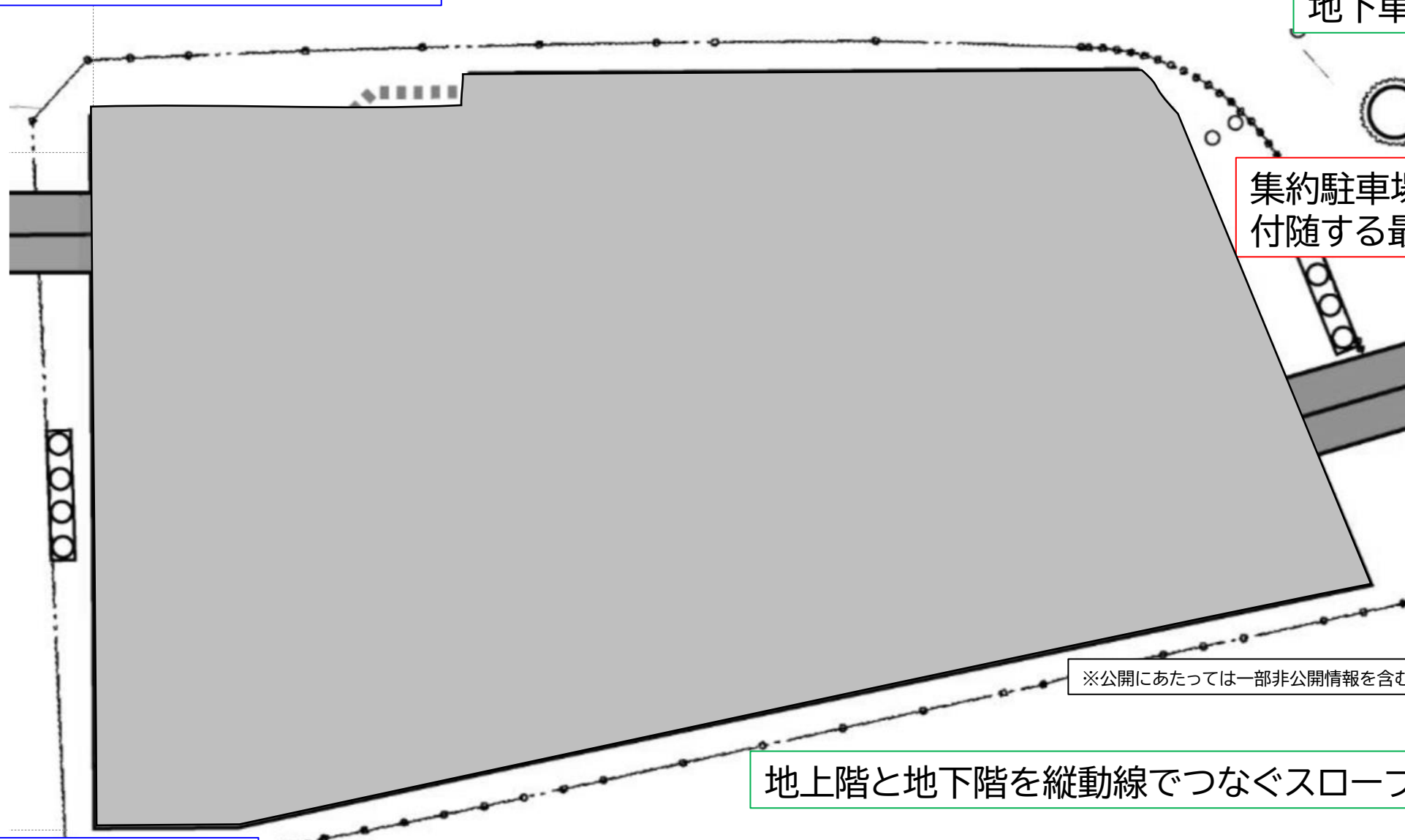
5街区地下1階平面図

建物内の上下フロアを繋ぐエネルギー施設

建物コア及びそれに付随する最低限必要な機能
(多機能用途に合わせた車寄せや平面駐車場等)

まち全体を繋ぐ
地下車路ネットワーク

集約駐車場及びそれに
付随する最低限必要な機能



※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

地上階と地下階を縦動線でつなぐスロープ

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

地上へつながる水素関連施設

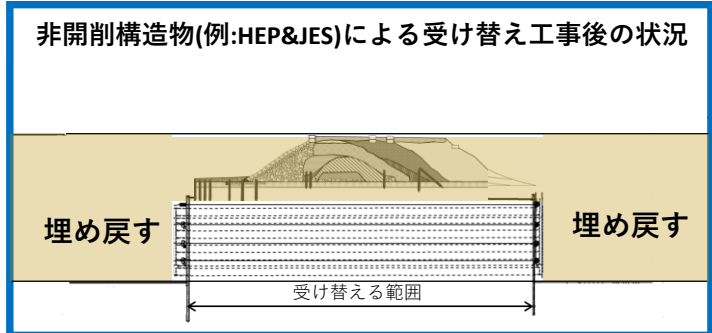
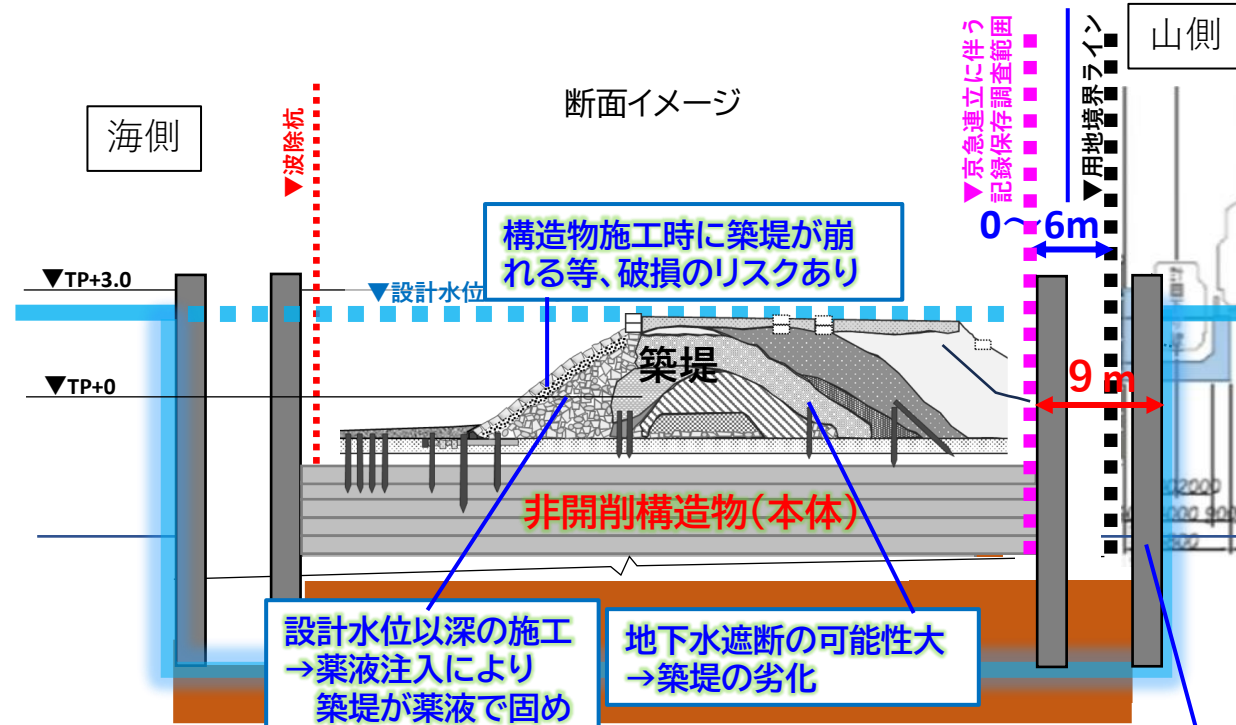
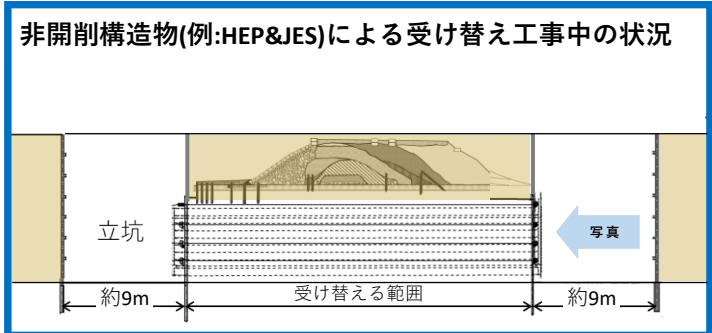
- 建物機能を成立させるために必要なスペース
- 国際交流拠点・品川を実現するための機能(水素・GX)
- まち全体を繋ぐために必要なスペース



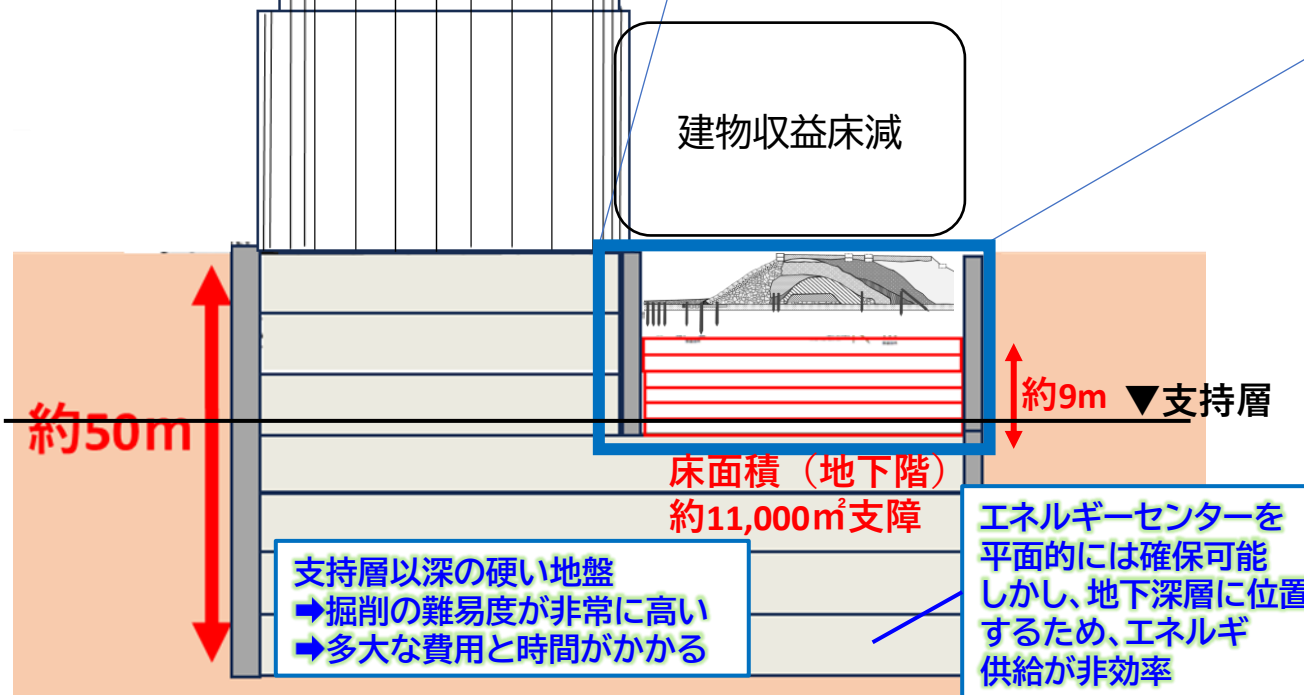
A案:
立坑を設けて、非開削にて構造物を構築して
築堤を受け替える
→150m延長の立坑を設ける



※非開削構造物の例
線路下をHEP&JES工法で施工した場合



築堤を全て残す場合、
立坑が京急線を支障
当社用地内に収めようと
すると、築堤に支障する

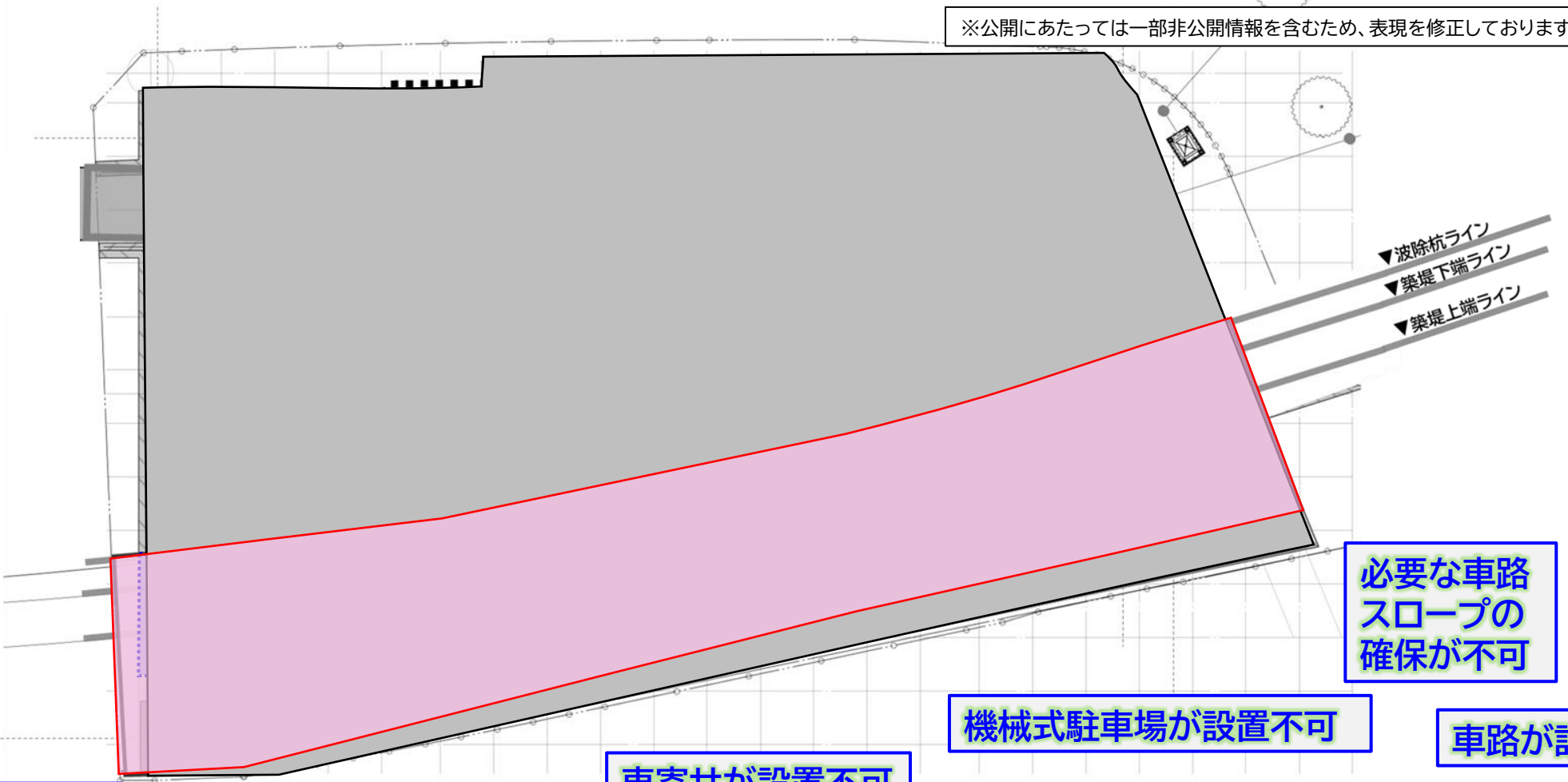


- 主な課題
- ・築堤の破損: 受け替えるための構造物施工時に上部の築堤が崩れる等、破損のリスクあり。
 - ・築堤の劣化: 設計水位(地下水位)以深の施工のため及び築堤破損抑制のための薬液注入、もしくは立坑構築により地下水が山側・海側方向で遮断される可能性大。
→地下水が遮断されると築堤の良好な保存環境が保てなくなる。
→築堤が薬液で固められてしまう。
 - ・受け替え工事費: 工事費が多大(約900億円規模を想定)
 - ・建物収益床の減: 築堤上部の1~5階設置不可(▲16,000㎡)

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

5街区
地下1階平面図

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております



建物内の上下フロアをつなぐエネルギー施設が設置不可

必要な車路スロープの確保が不可

車寄せが設置不可

機械式駐車場が設置不可

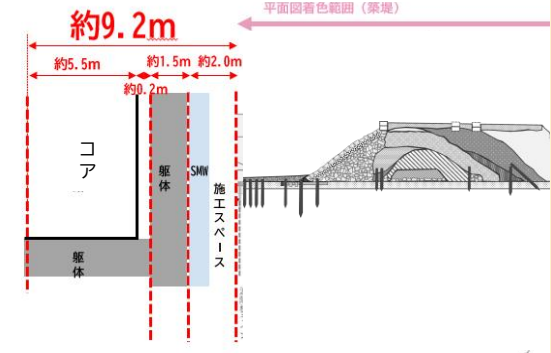
コアが設置できない

必要な車路スロープの確保が不可

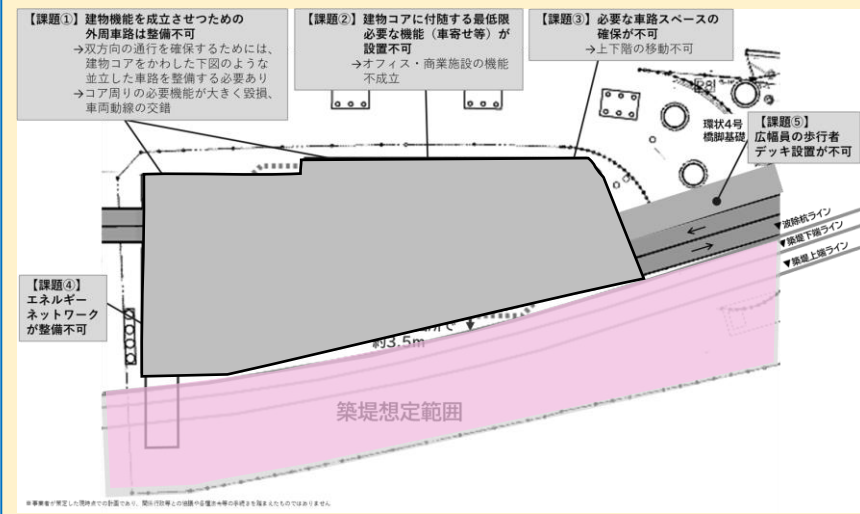
車路が設置不可

- 建物の基本機能確保不可
- ・中高層棟設置に不可欠な建物コア
- ・建物コアと一体の車寄せ
- ・車路スロープ

(参考)コア設置に必要な施工寸法

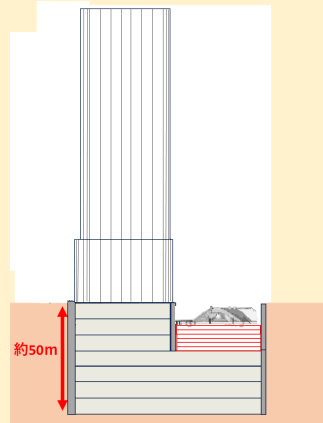


■1～6街区・品川駅の車路ネットワークの確保不可

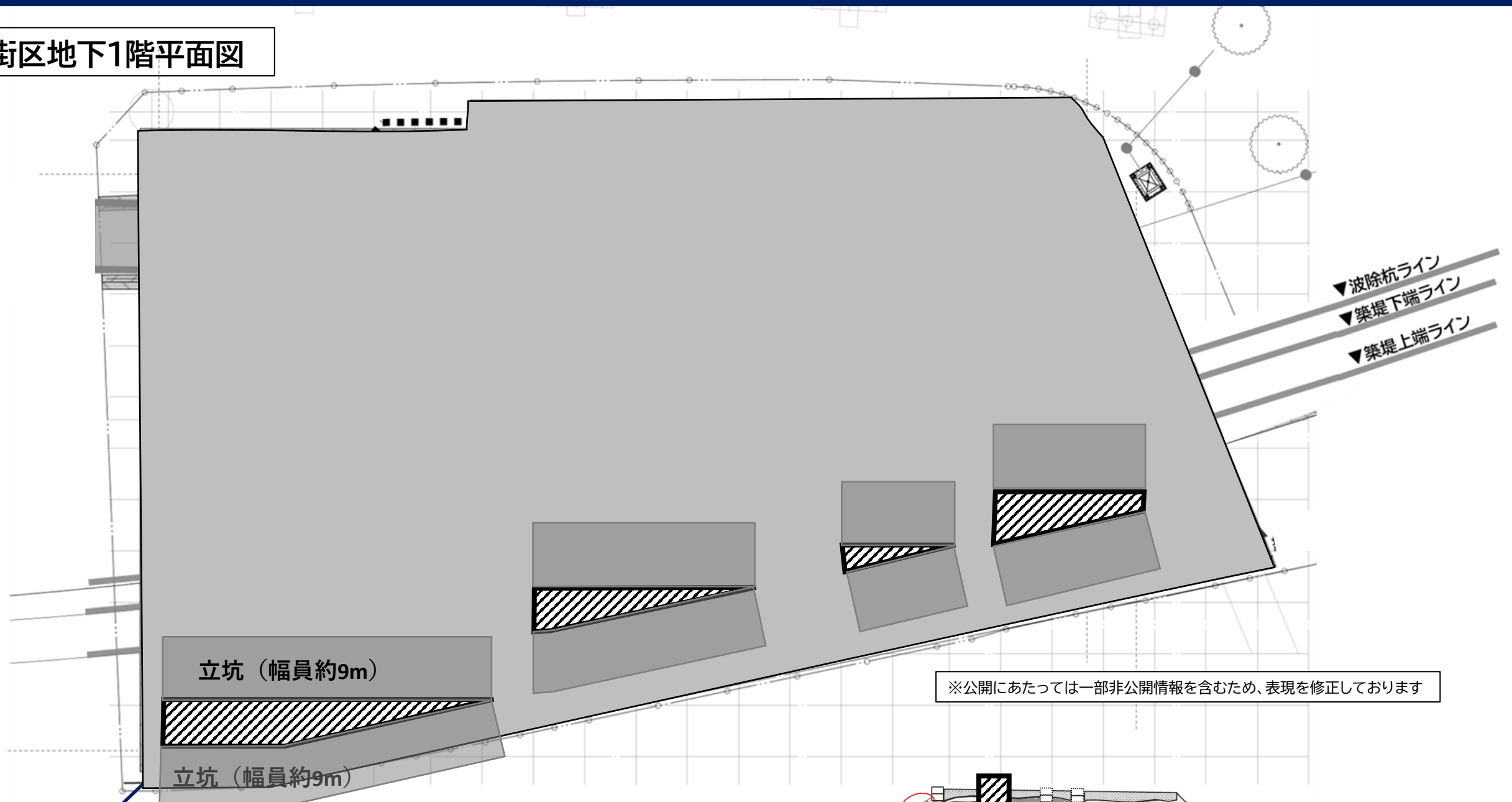


※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

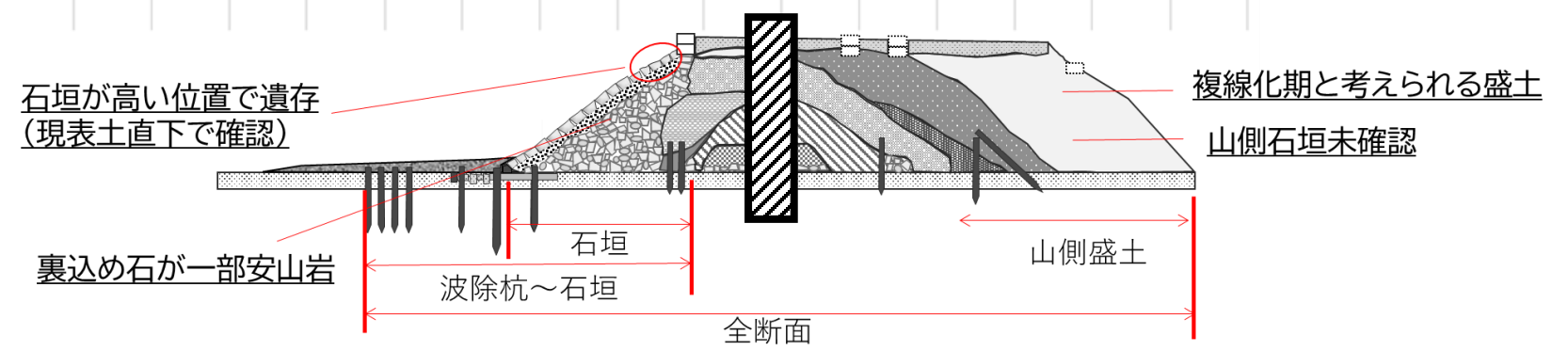
- 必要な機能・スペースを確保するための大規模掘削
- ・機械式駐車場設置不可
- 地下7階までに代替駐車場等を確保
- ・支持層以下での特殊な構造・施工(約900億円規模の工事費増加と想定)




5街区地下1階平面図



立坑設置不可



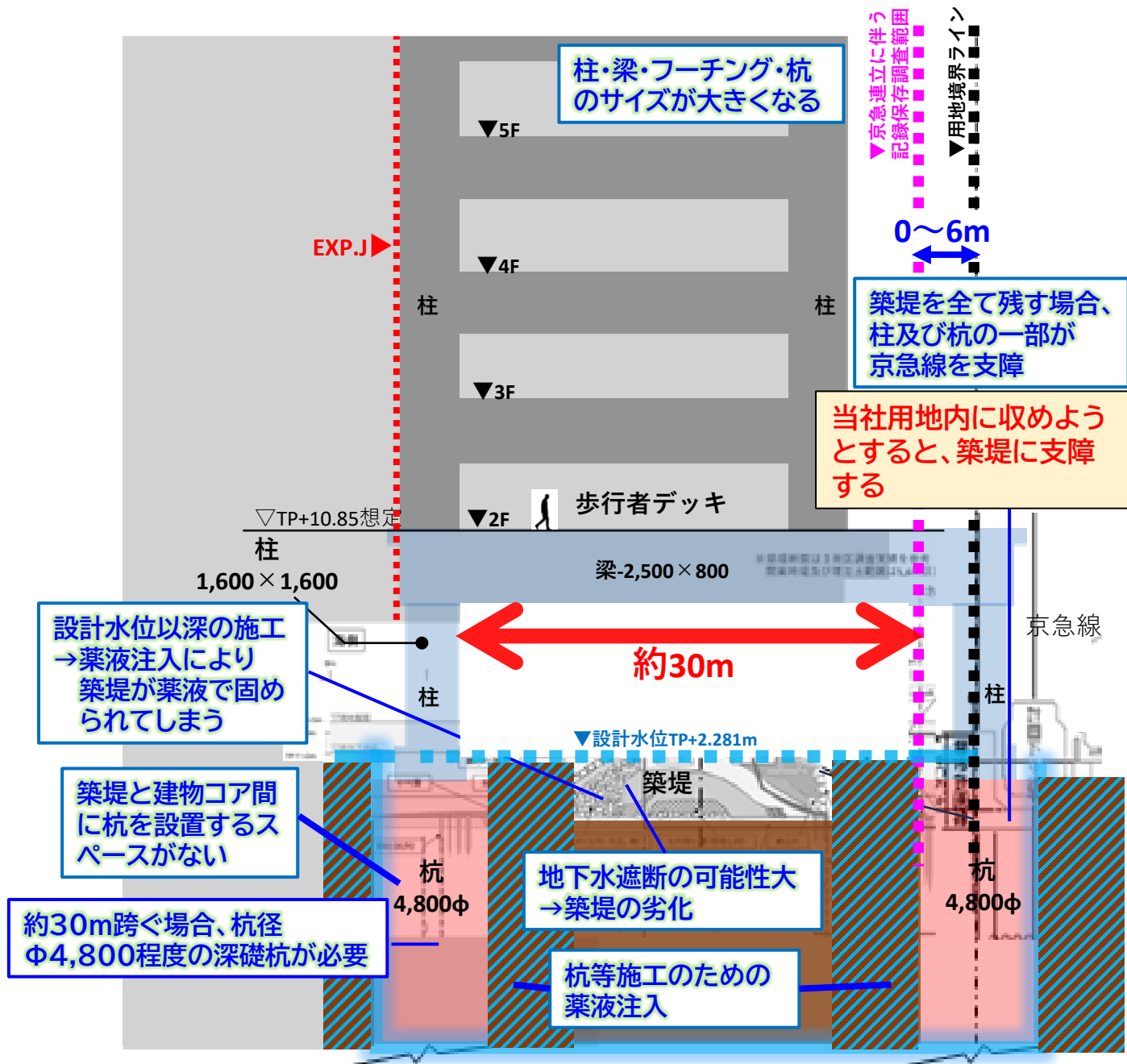
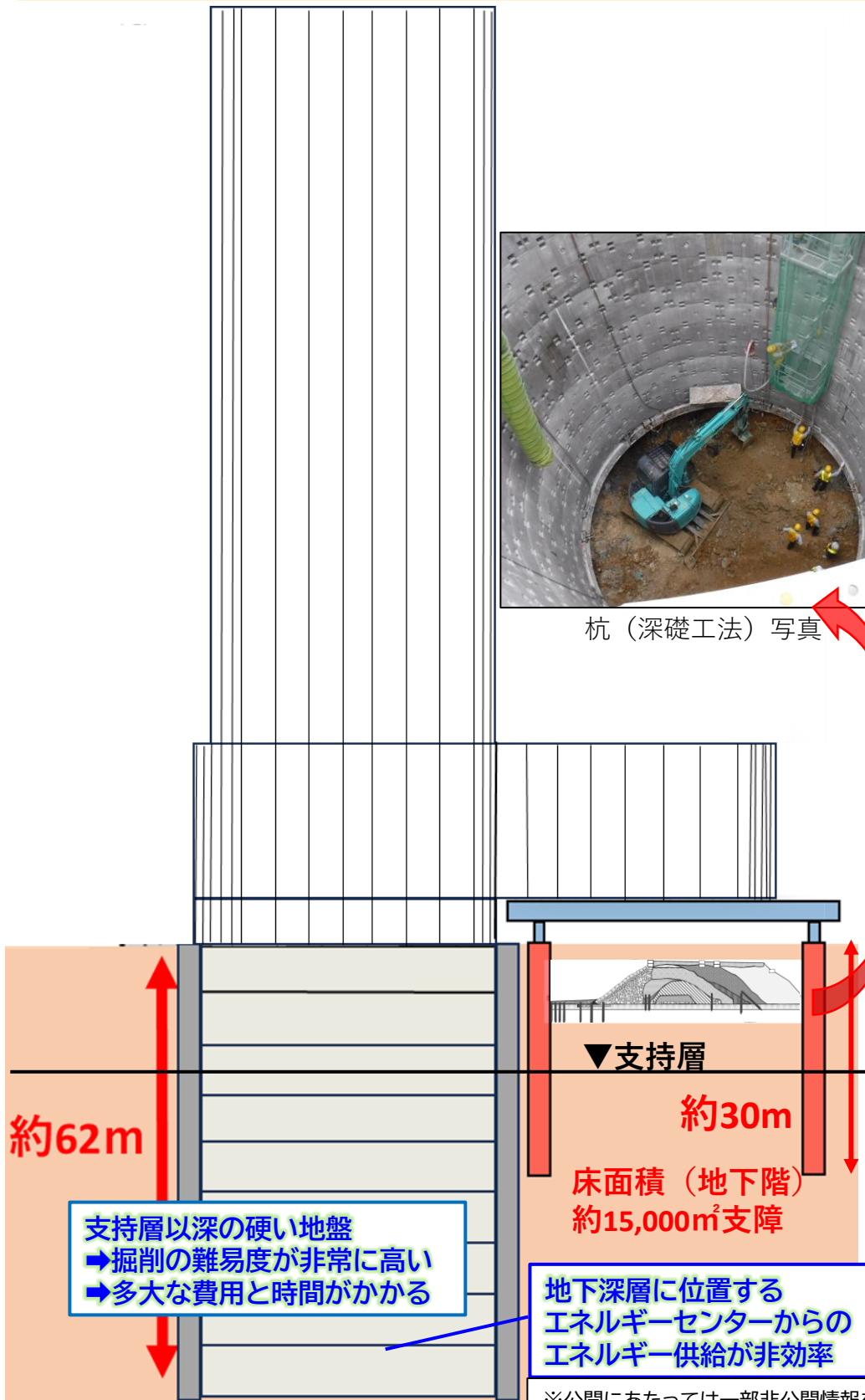
 の箇所(山側の一部)については、現地保存の可能性あり

ただし、受け替える際に、建物の成立性等、多くの課題があるため、設計等詳細検討が必要

B案:
築堤を跨いで、上部に建築物を構築する



杭（深礎工法）写真



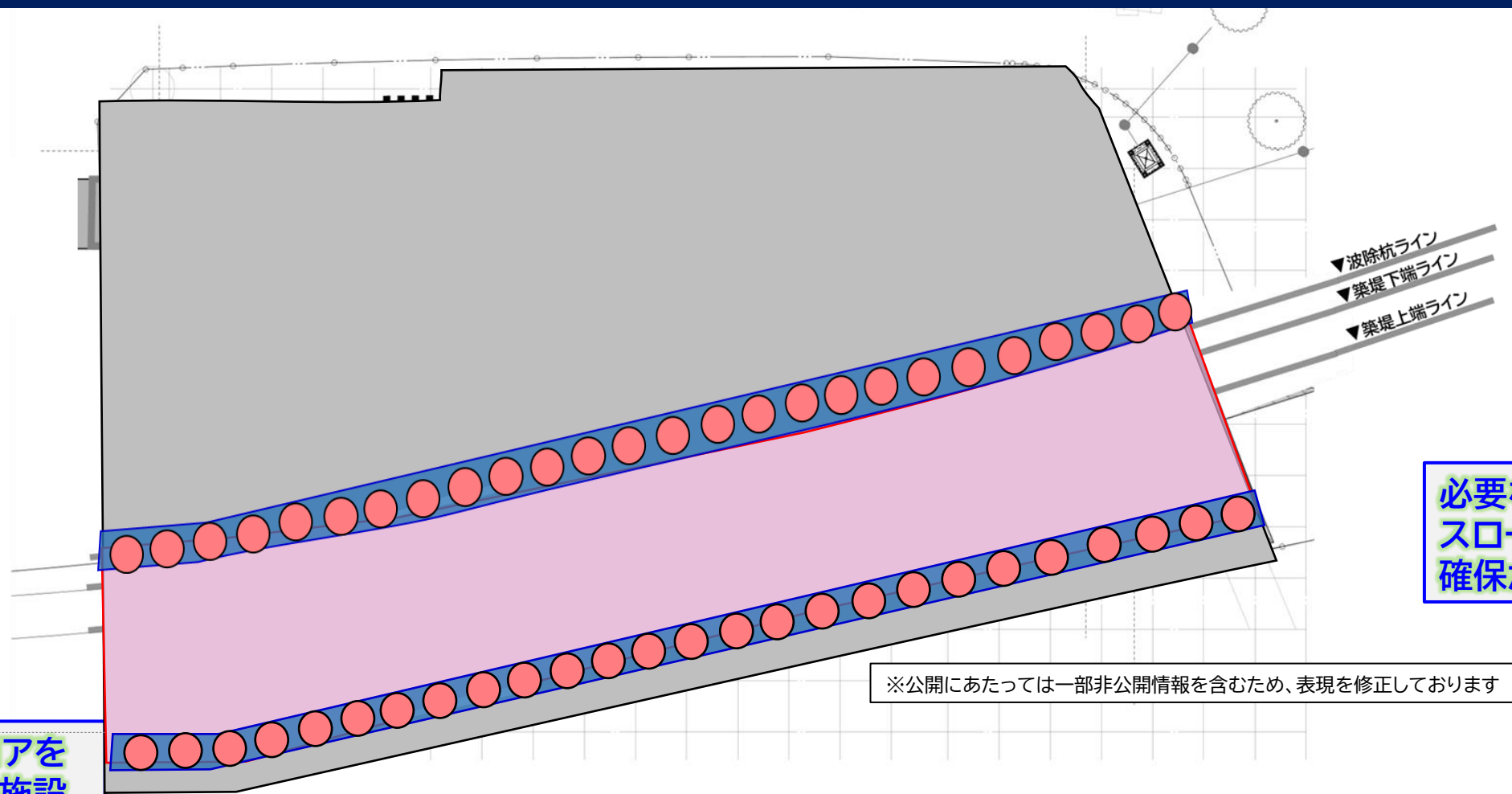
■主な課題

- ・築堤の劣化: 設計水位(地下水位)以深の大口径杭や地中梁(フーチング)施工のための薬液注入に伴う地下水の遮断に対する検討が必要
- ・構築物構築費用: 数百億円規模を想定
- ・建物収益床の減: 築堤上部の1階設置不可(▲3,000㎡)

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

5街区
地下1階平面図

(参考)B案立面図
築堤を跨いで現地保存



建物内の上下フロアをつなぐエネルギー施設が設置不可

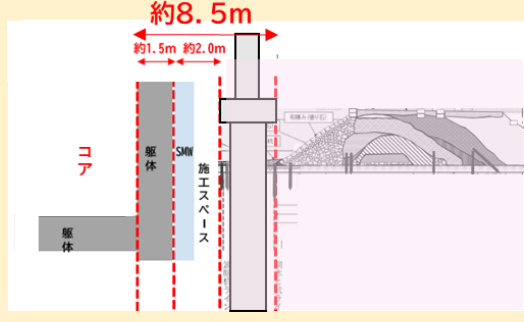
必要な車路スロープの確保が不可

車寄せが設置不可

機械式駐車場が設置不可

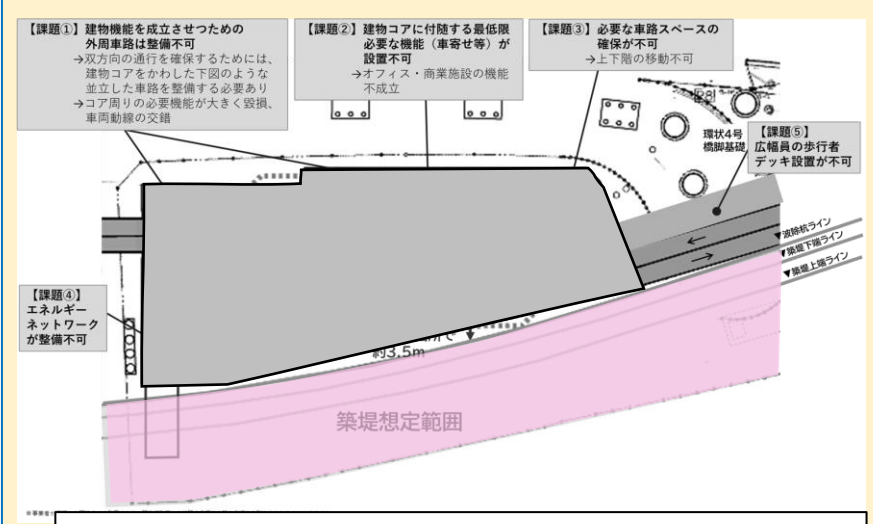
車路が設置不可

- 建物の基本機能確保不可
- ・中高層棟設置に不可欠な建物コア
- ・建物コアと一体の車寄せ
- ・車路スロープ



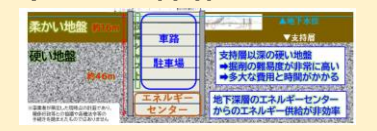
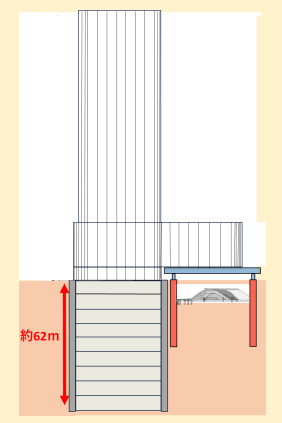
(参考)コア設置に必要な施工寸法

- 1～6街区・品川駅の車路ネットワークの確保不可

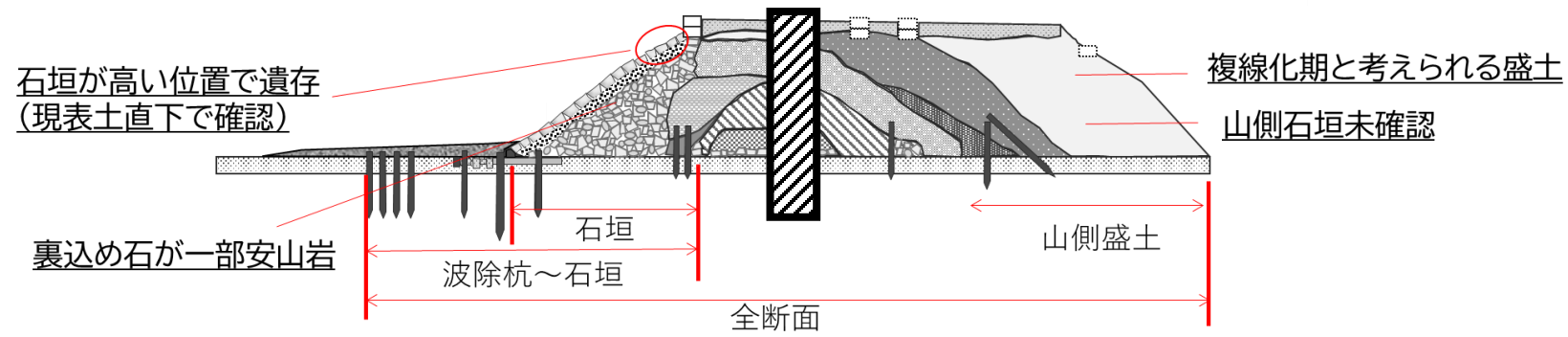
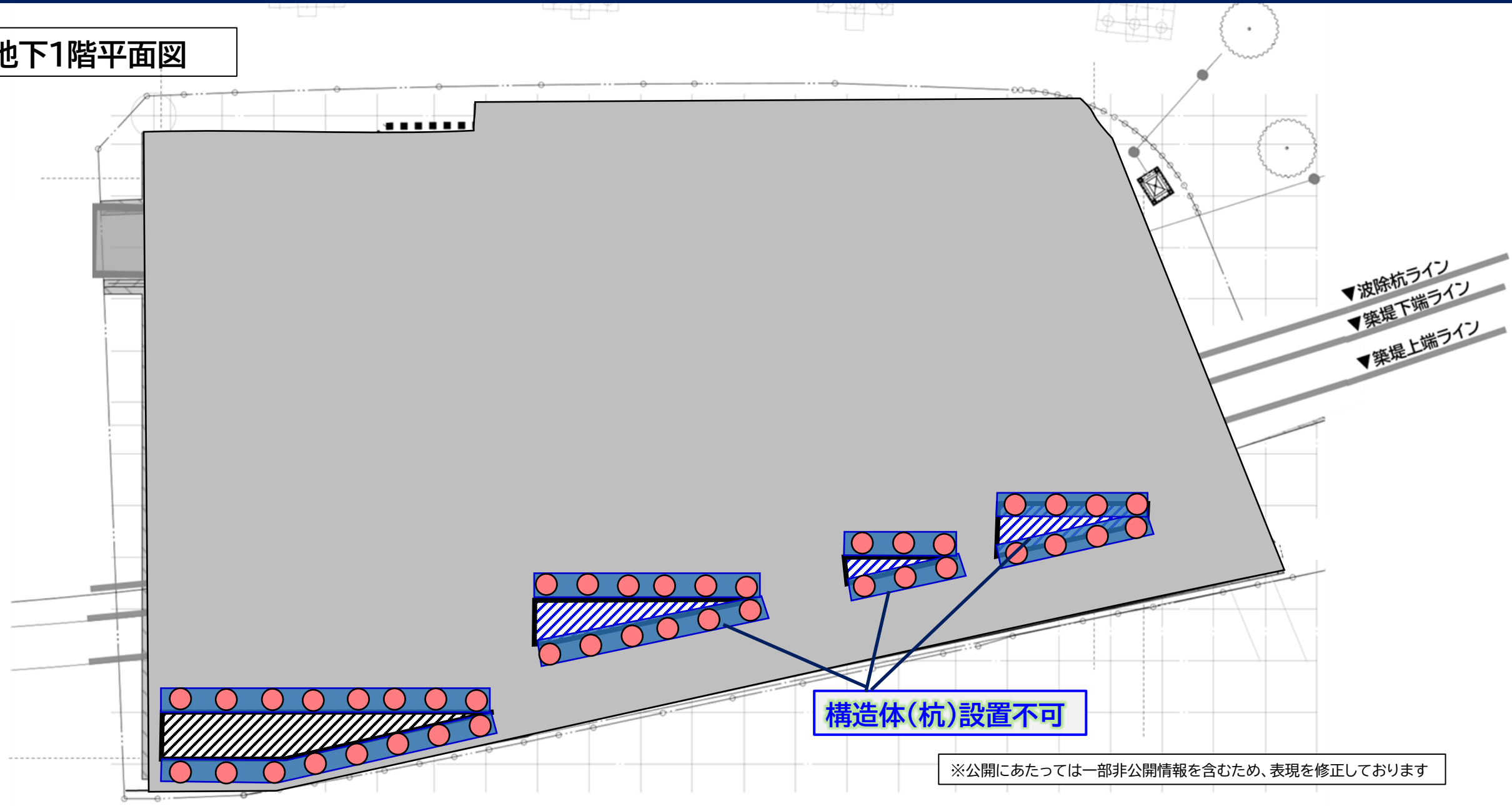



※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

- 必要な機能・スペースを確保するための大規模掘削
- ・機械式駐車場設置不可
- 地下9階までに代替駐車場等を確保
- ・支持層以下での特殊な構造・施工 (約1,000億円規模の工事費増加と想定)
- ・エネルギー施設が地下深層(地下8・9階)での設置となる
- **エネルギー供給が非効率**



5街区地下1階平面図



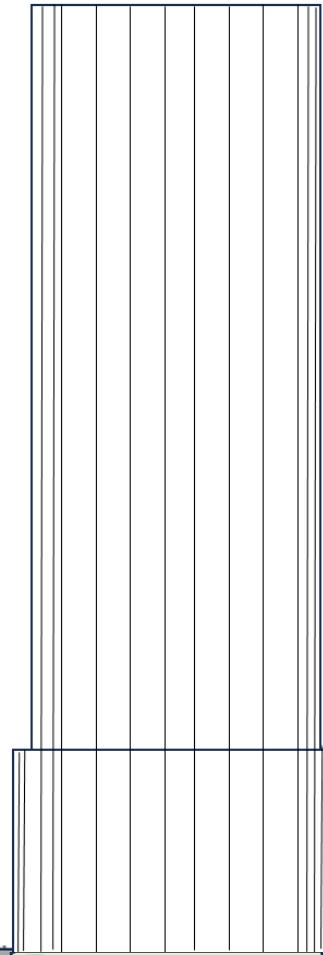
 の箇所(山側の一部)については、現地保存の可能性あり

ただし、跨ぐ構造とする際、建物の成立性等、多くの課題があるため、設計等詳細検討が必要

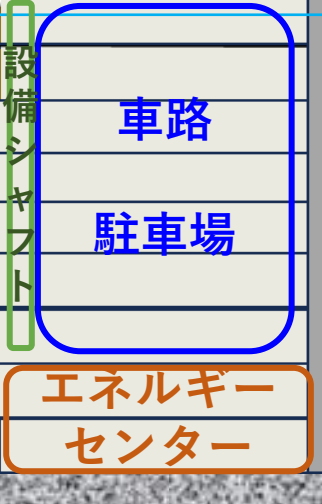
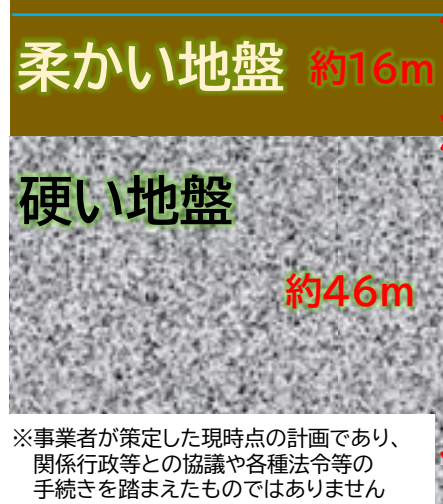
5街区における計画見直しを含めた現地保存の検討（C案その①断面図）

5街区は築堤を避けた場合、必要駐車場台数を確保するために大深度地下まで利用が必要

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております



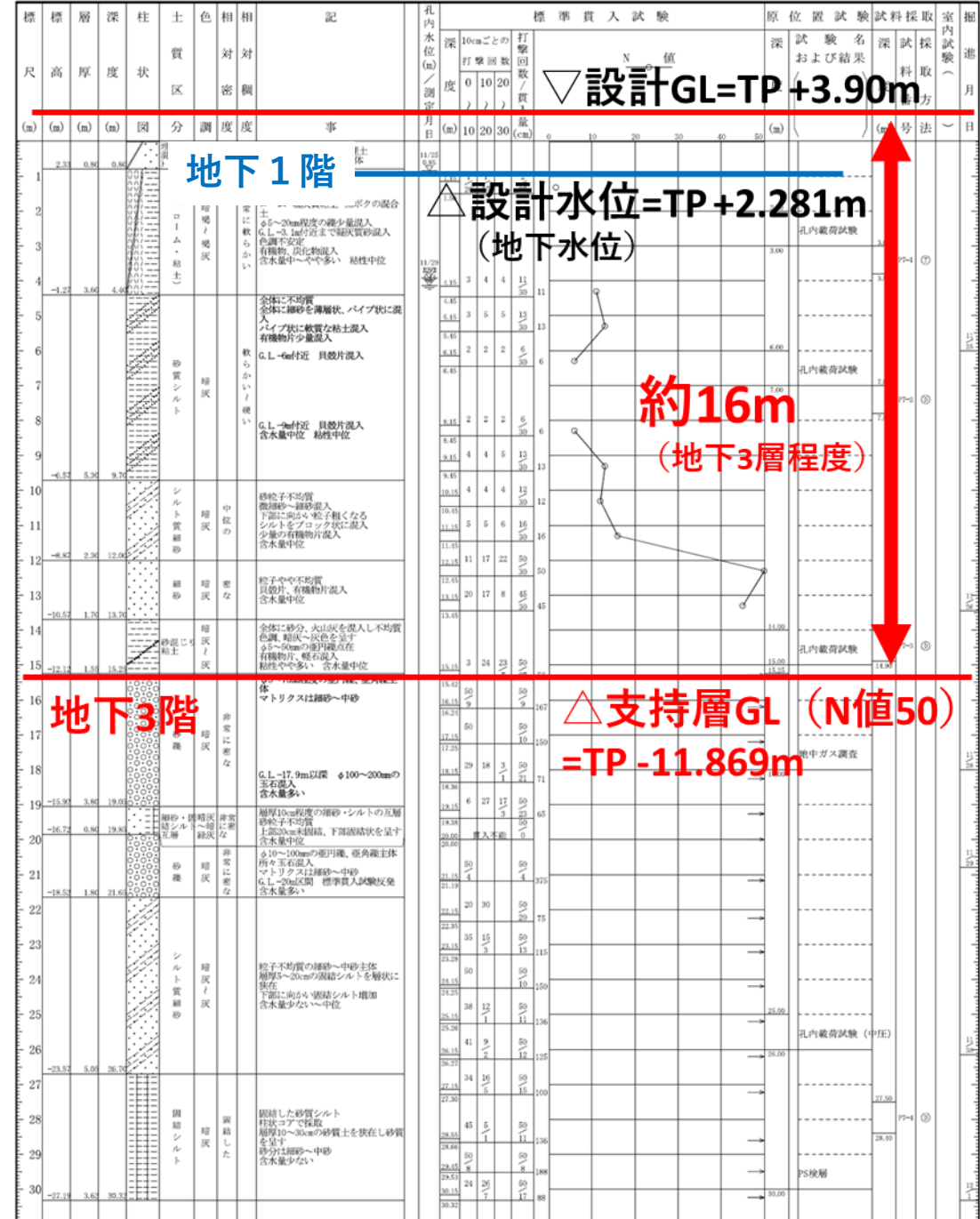
建物収益床減



▲地下水位
▼支持層

支持層以深の硬い地盤
 →掘削の難易度が非常に高い
 →多大な費用と時間がかかる

地下深層に位置するエネルギーセンターからのエネルギー供給が非効率



5街区付近地質柱状図

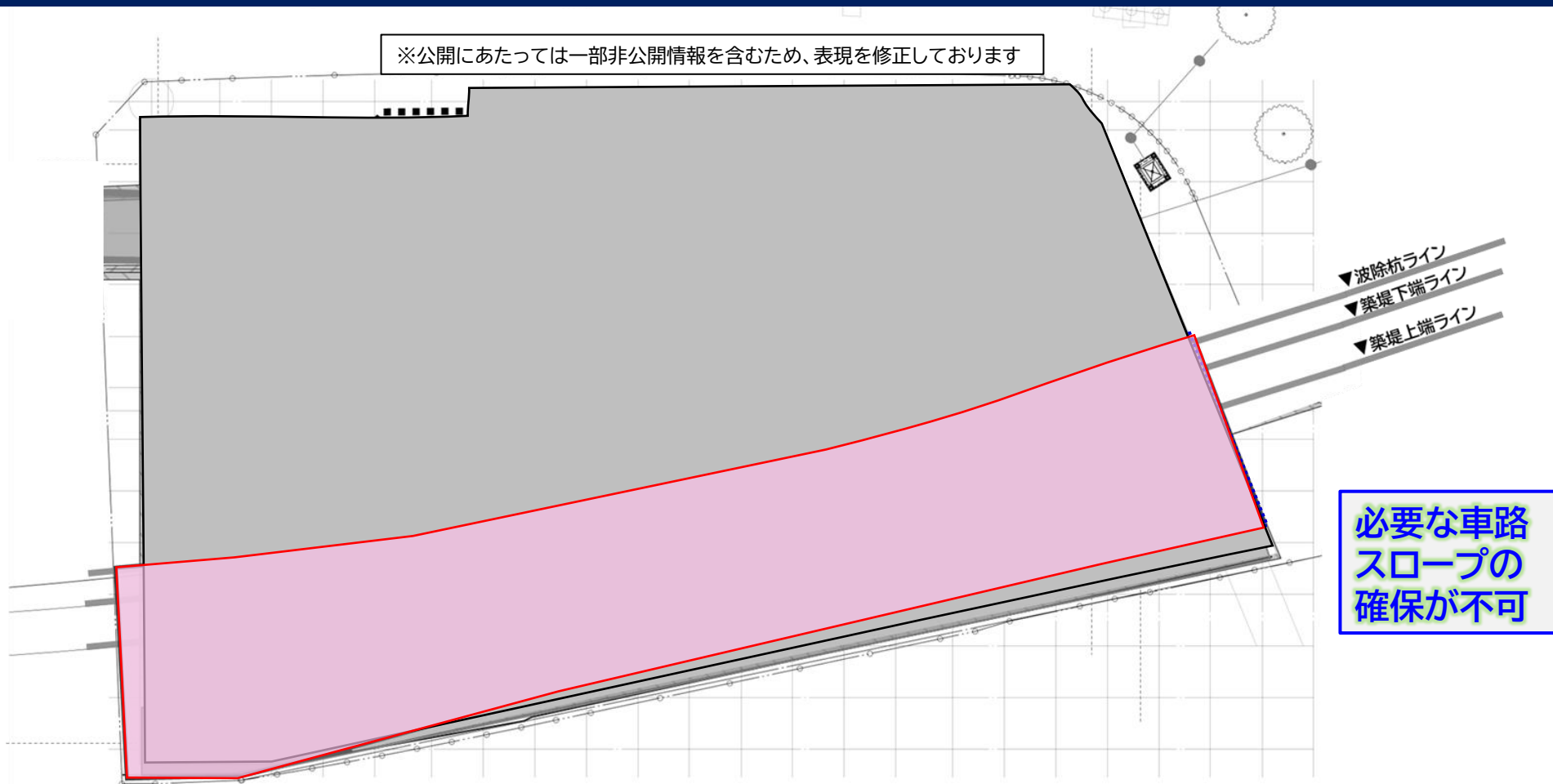
■主な課題

・建物収益床の減: 築堤上部の1~5階設置不可(▲16,000m²)

5街区における計画見直しを含めた現地保存の検討(C案その② 地下1階平面図)

5街区 地下1階平面図

(参考)C案立面図
築堤を避けて現地保存



建物内の上下フロアをつなぐエネルギー施設が設置不可

必要な車路スロープの確保が不可

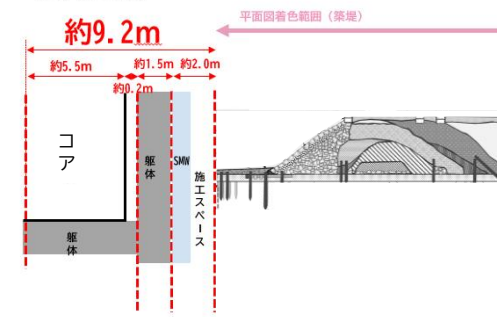
車寄せが設置不可

機械式駐車場が設置不可

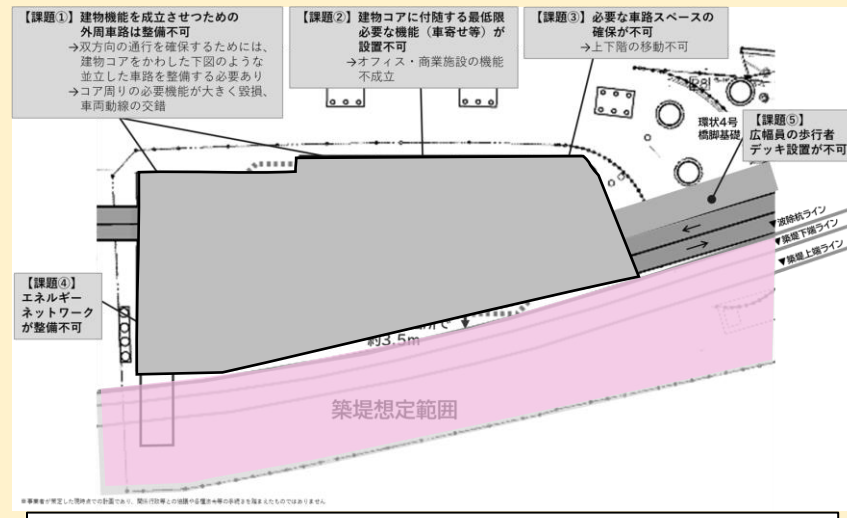
車路が設置不可

- 建物の基本機能確保不可
- ・中高層棟設置に不可欠な建物コア
- ・建物コアと一体の車寄せ
- ・車路スロープ

(参考)コア設置に必要な施工寸法

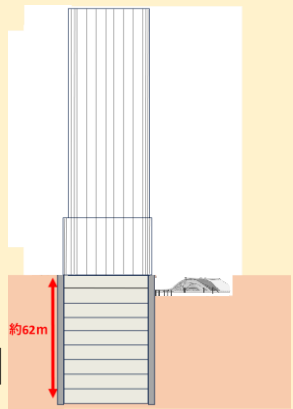


- 1～6街区・品川駅の車路ネットワークの確保不可

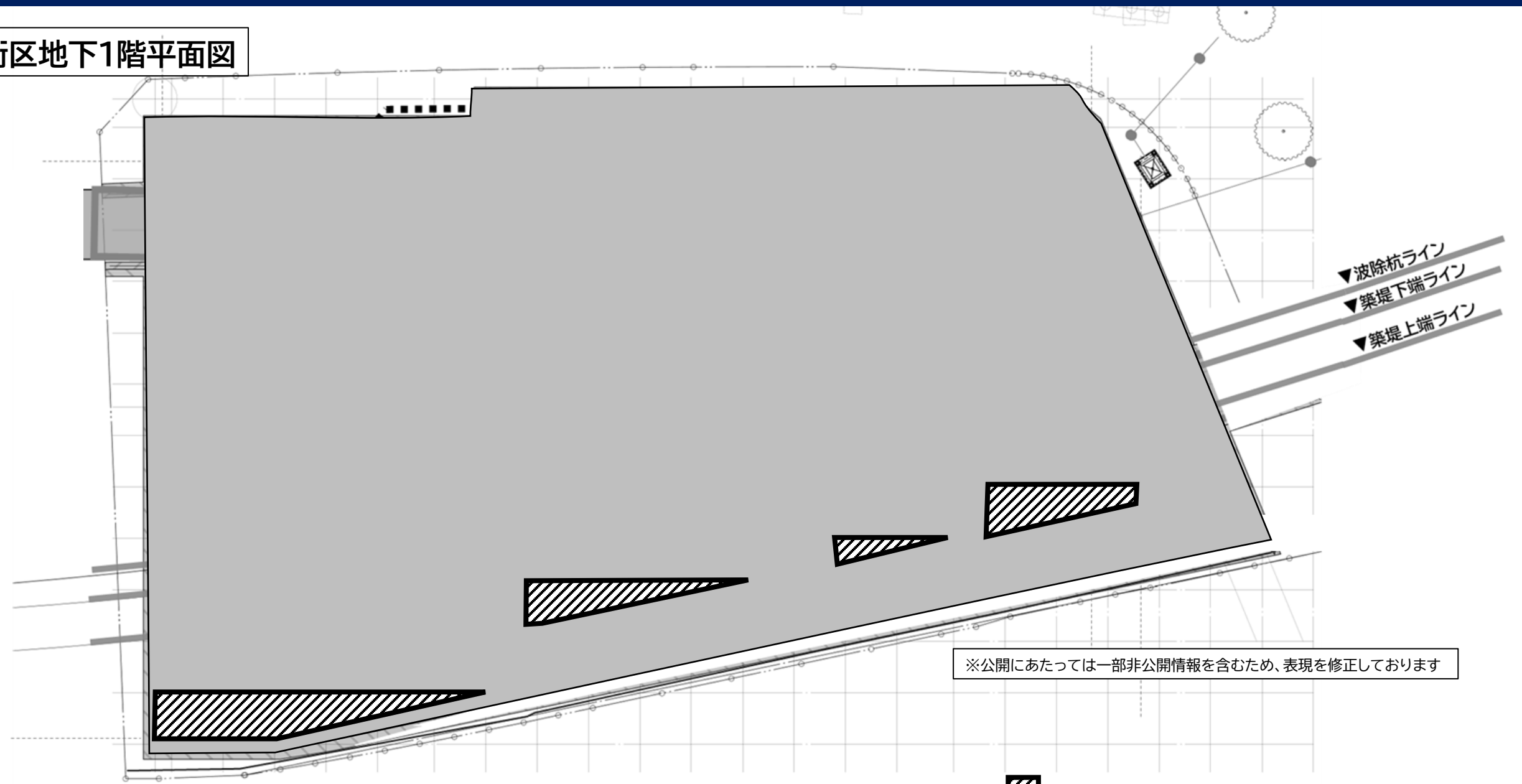


※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

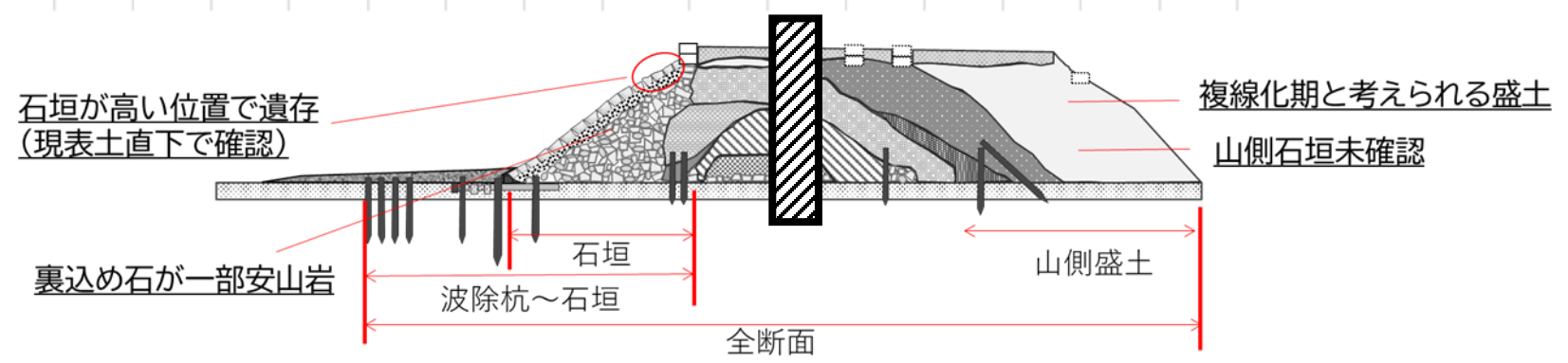
- 必要な機能・スペースを確保するための大規模掘削
- ・機械式駐車場設置不可
- 地下9階までに代替駐車場等を確保
- ・支持層以下での特殊な構造・施工 (約1,000億円規模の工事費増加と想定)
- ・エネルギー施設が地下深層(地下8・9階)での設置となる
- エネルギー供給が非効率




5街区地下1階平面図

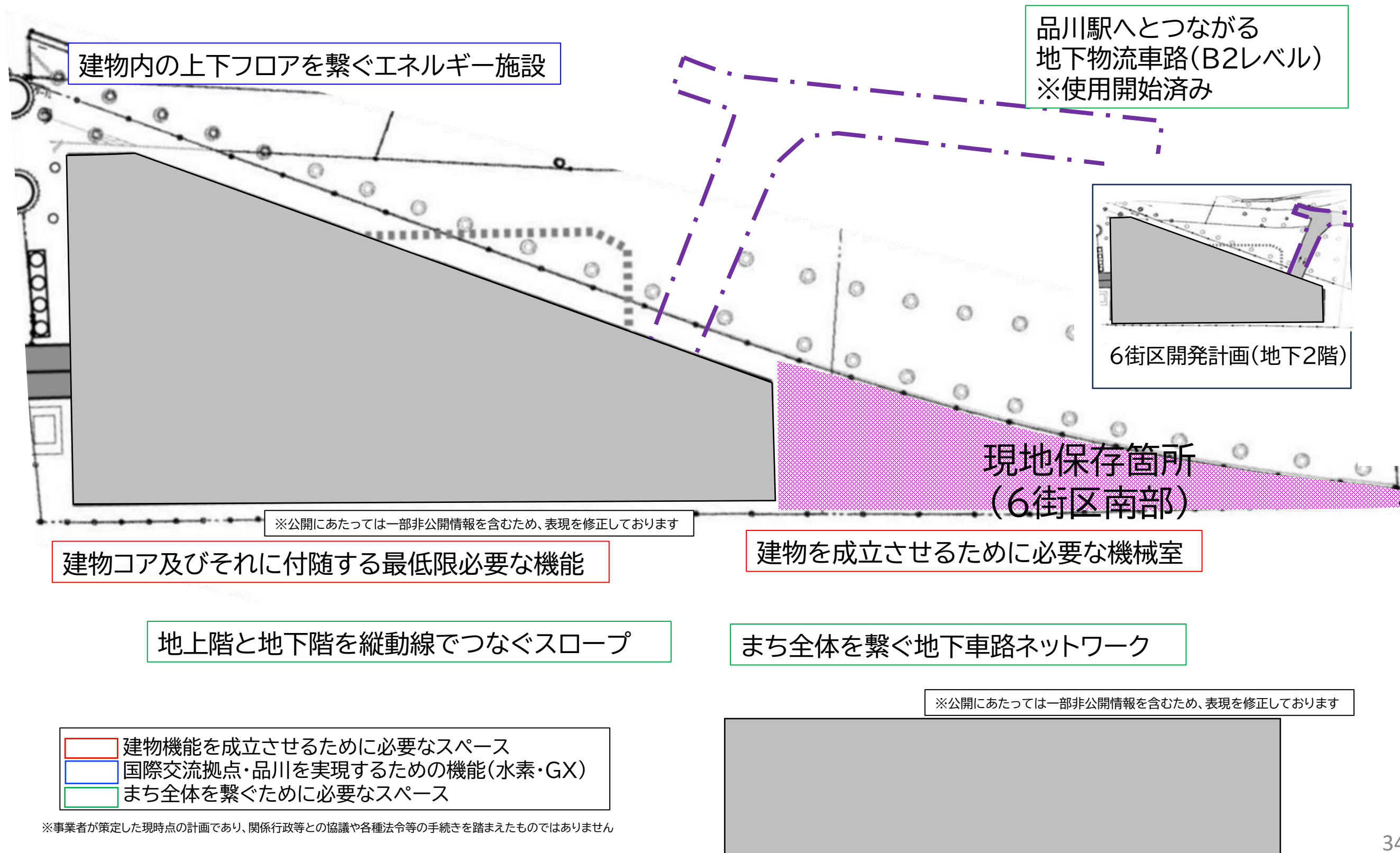


建物に囲まれた現地保存箇所の築堤への影響、及び施工可能性については要検討



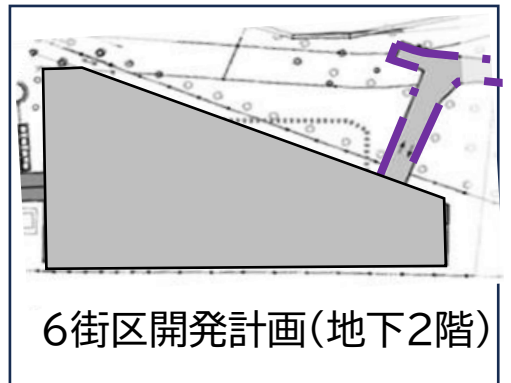
 の箇所(山側の一部)については、現地保存の可能性あり
 ただし、建物の成立性等、多くの課題があるため、設計等詳細検討が必要

鉄道や道路構造物等の近接、地下約16m以深での支持層(固い地盤)等に伴い計画・設計・施工上の制約が大きいため、建物(建物コア、地下車路ネットワーク、周辺駐車需要を受入れる集約駐車場機能)、「国際交流拠点・品川」を実現するための機能、歩行者、エネルギー、一般車両・物流等の一体的なネットワーク(主副から成る地下車路・上下スロープ)を成立させるための必要機能・スペースを最低限で確保している



建物内の上下フロアを繋ぐエネルギー施設

品川駅へとつながる地下物流車路(B2レベル)
※使用開始済み



6街区開発計画(地下2階)

現地保存箇所
(6街区南部)

建物コア及びそれに付随する最低限必要な機能

建物を成立させるために必要な機械室

地上階と地下階を縦動線でつなぐスロープ

まち全体を繋ぐ地下車路ネットワーク

- 建物機能を成立させるために必要なスペース
- 国際交流拠点・品川を実現するための機能(水素・GX)
- まち全体を繋ぐために必要なスペース

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております



※事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

6街区地下1階平面図

建物と重複する高輪築堤面積が全体の大部分を占めるため、事業採算性の成立を前提とすると、高輪築堤部分を避けた建物配置計画は策定自体が不可

【影響点】
地下における、
建物コア・車路・駐車場・荷捌き等の**配置が不成立**

既設地下車路
(記録保存調査済)

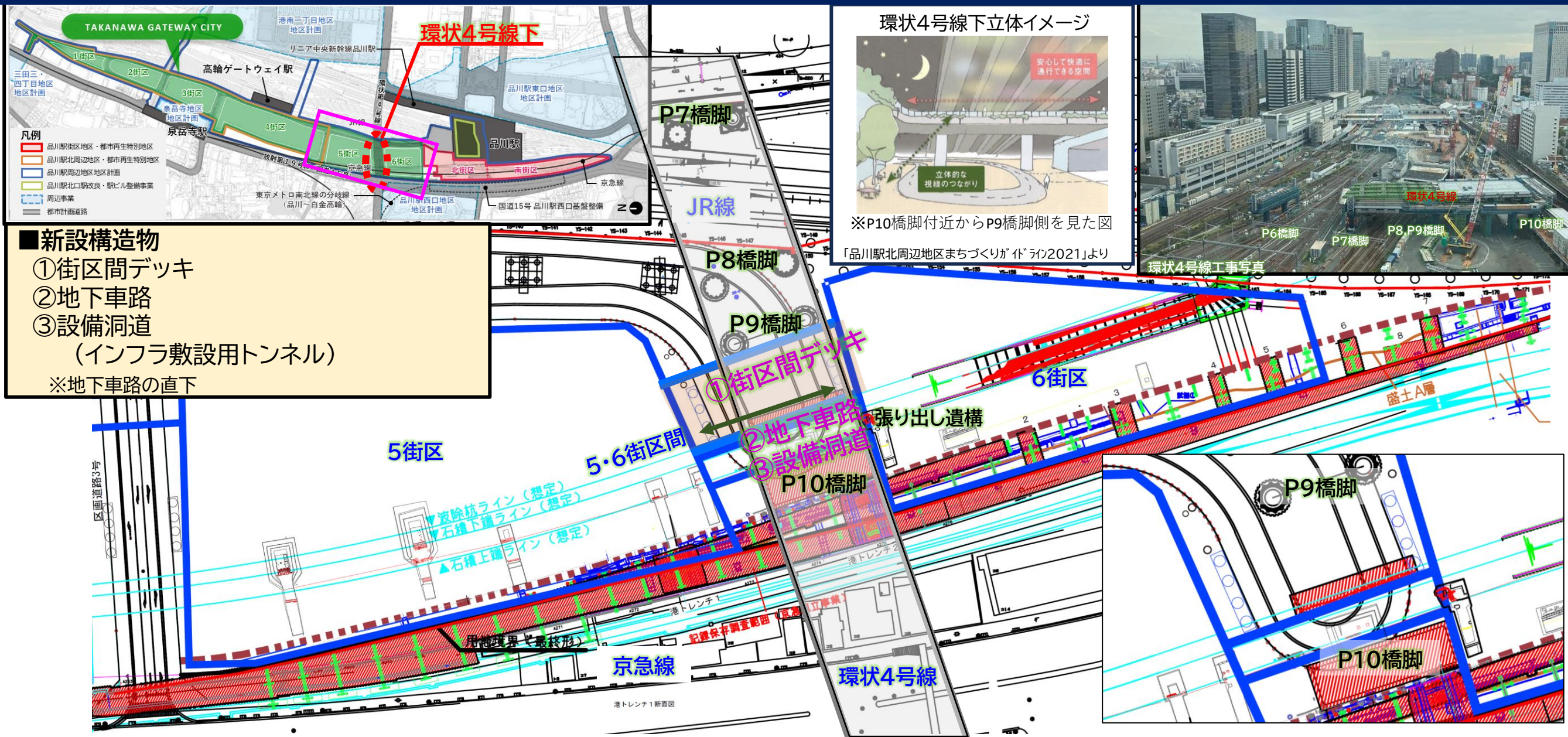
現地(土中)
保存範囲

築堤想定範囲

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

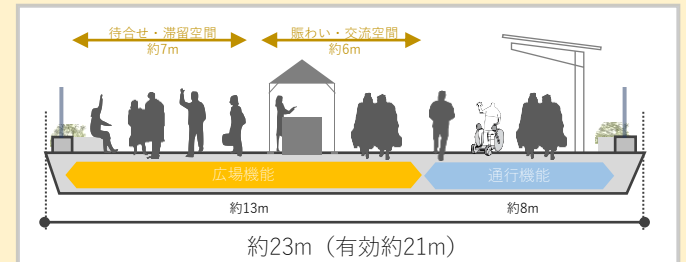
必要面積が不足していることから、
地下階を行き来する車路スロープを設置できない
→地下階を深層まで設置して駐車場他設備を確保できない

5・6街区間における計画見直しを含めた現地保存の検討

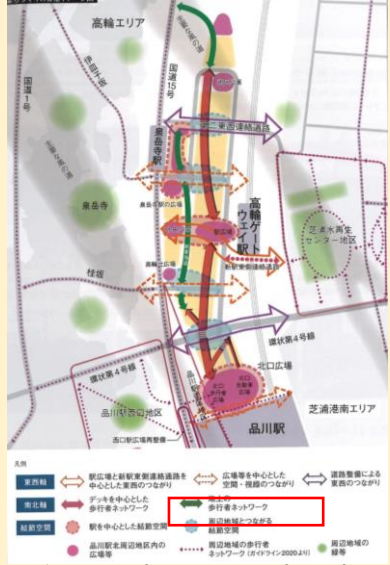


- 新設構造物**
- ①街区間デッキ
 - ②地下車路
 - ③設備洞道
- (インフラ敷設用トンネル)
- ※地下車路の直下

- ①街区間デッキ**
- ・上位計画に示されている歩行者ネットワーク
 - ・通行機能と広場機能を確保
 - ・5～6街区間デッキの全長は約40m
 - ※3～4街区間の約24mより長大スパン
 - ※中間橋脚は設置しない



デッキ上イメージ(幅員は3～4街区)



デッキを中心とした歩行者ネットワーク



(参考)3～4街区間デッキ

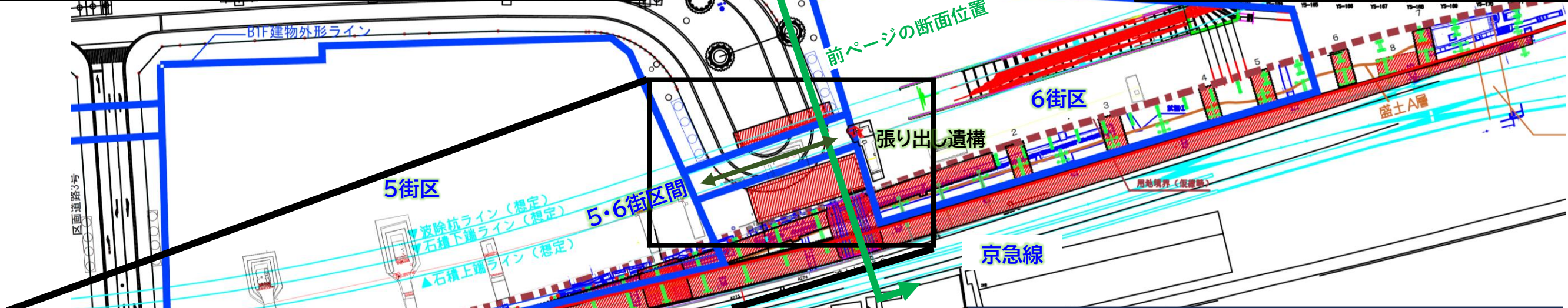
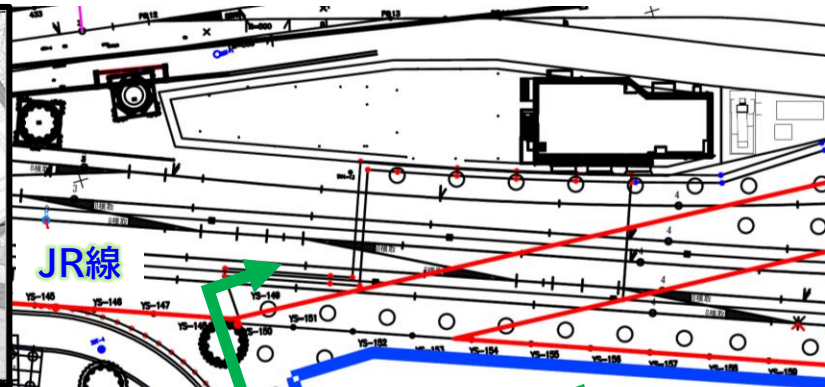
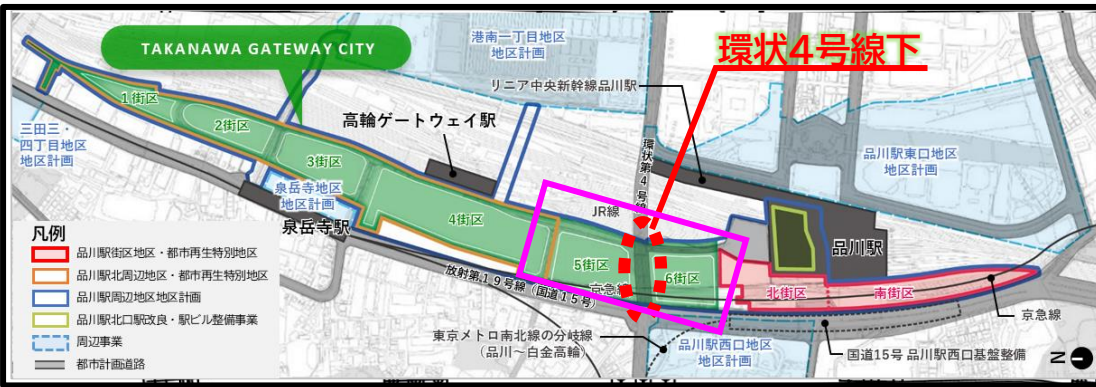
- ②地下車路**
- ・港区低炭素まちづくり計画に基づく集約駐車場施設
 - ・一般車両(B1階)、物流車両(B2階)の二層構造
 - ・一般車両は2～6街区間、物流車両は2～品川駅地下物流スペース間を接続
- ③設備洞道(インフラ敷設用トンネル)**
- ・脱炭素社会実現に向けたエネルギー・マネジメントの構築
 - ・地下車路直下に設置

- 環状4号線下の特徴**
- ・上空を環状4号線が通過→高さに制約
 - ・線路(JR・京急)に挟まれているのに加え、環状4号線の柱・基礎が複数あることから狭隘

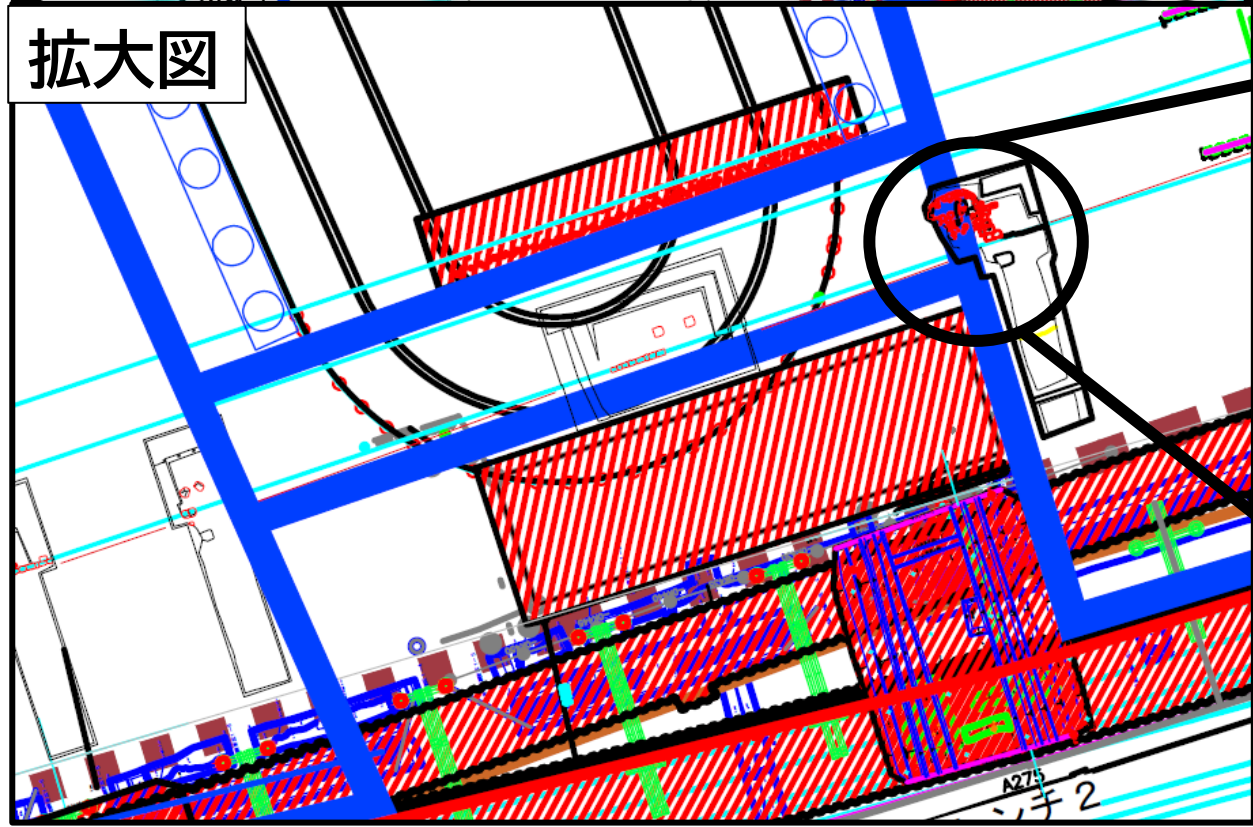
※事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

5・6街区間における計画見直しを含めた現地保存の検討

地下車路及び建物の位置との関係性から、張り出し遺構の現地保存は不可



拡大図



張り出し遺構



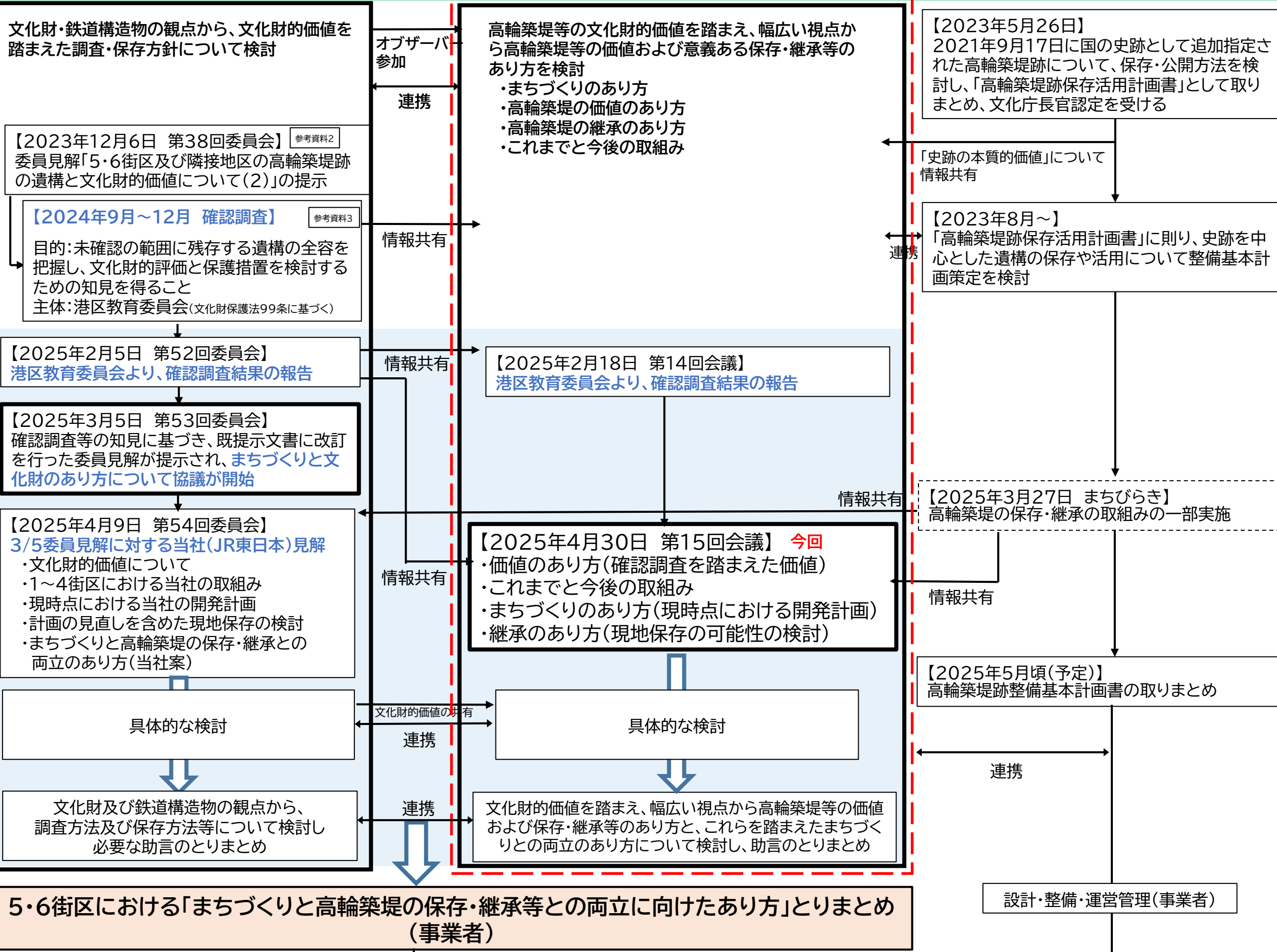
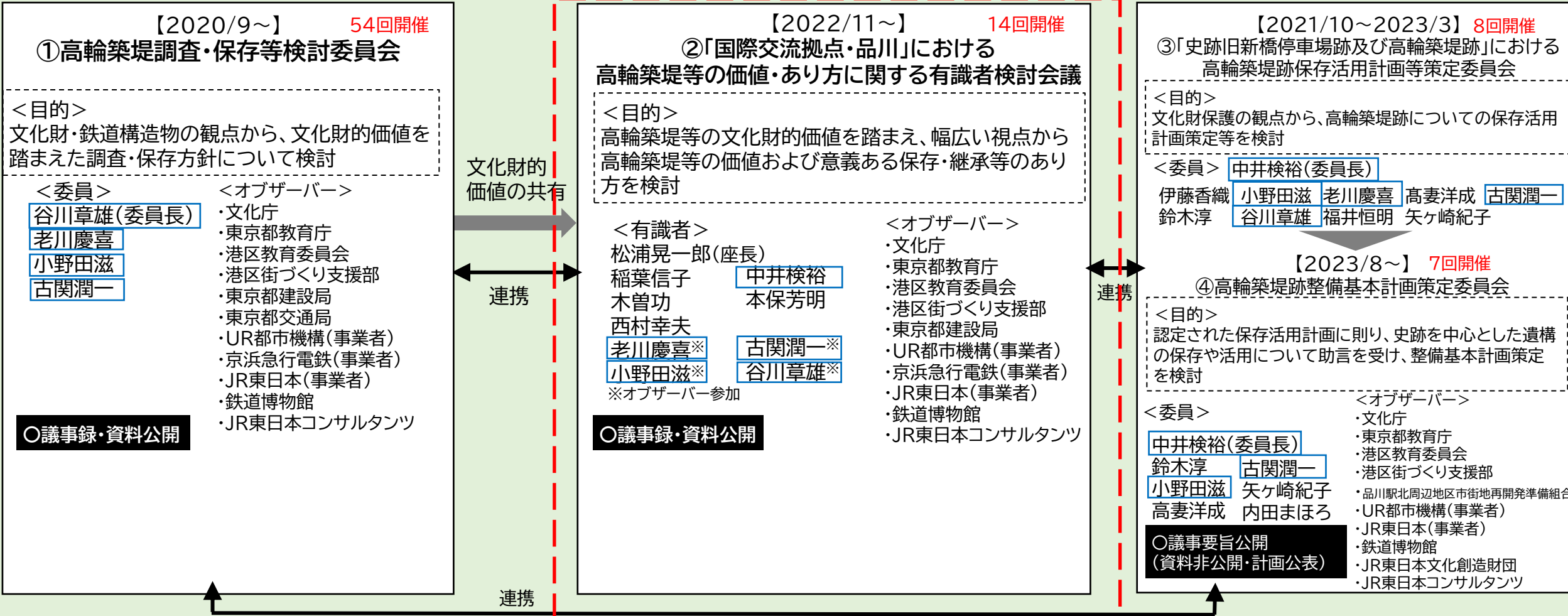
※事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

まちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向けた検討の進め方について

まちづくりを進めるなかで出土した「高輪築堤」価値や保存方針等に関して、複数の会議体を設置し、様々な分野の有識者及び関係行政等からのご助言やご支援のもと、第7橋梁部を現地保存・公開するなど保存・継承に取り組んでいる。5・6街区エリアのまちづくりと高輪築堤の保存・継承の両立についても、主に下記の①・②の2つの会議体での検討及び関係行政等からのご助言等を踏まえながら事業者で進めていく。

情報の連携を図る範囲(守秘義務)

□は複数会議体に参加有識者(敬称略)



1~5・6街区エリアのまちづくりによるこれからの日本の成長をけん引する「国際交流拠点・品川」の早期実現

資料1

2023.12.6

5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(2)

本文書は、第18回高輪築堤調査・保存等検討委員会(2022.5.11)において提示した「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について」を、その後に得られた新しい知見によって改訂したものである。

なお、本文書は、既に提示した「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について」と同様に、これまでの発掘調査、文献・地図の調査等の知見に基づき、現段階での委員の見解をとりまとめたものであり、今後新たな知見によって改訂されるものである。

1. 高輪築堤跡の遺構について

- ・これまでの試掘調査、物流荷捌き部、物流仮斜路部、環状4号線、京急連立事業用地の発掘調査等の状況から、1～4街区と同等、一部はそれ以上に遺構の遺存状態が良いと考えられる。
- ・上記のような発掘調査において、5・6街区の石垣・土手、盛土などの構造は1～3街区とは異なり、4街区の南部との共通性はあるが土質が違うなど、高輪築堤跡の構造の多様性を示す新たな知見が得られている。
- ・4街区と同様に長い区間に及ぶ海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有するものと考えられる。
- ・第37回高輪築堤調査・保存等検討委員会(2023.11.1)部会①の「京急連立事業(1工区)・品川駅改良事業及び環状4号線事業に伴う埋蔵文化財調査成果について(報告)」において、以下のような点が報告された。

①明治9年(1876)複線化期と考えられる築堤幅の盛土が確認された。

②高輪築堤跡は南行するに従い海側(東側)に振れ、幅を広げながら第8橋梁北横仕切堤に接続すると考えられる。

③環状4号線事業仮ベント部・P10橋脚部周辺では、明治5年(1872)開業期海側(東側)石垣は現表土直下で確認されていることから、1～4街区と同等かより高い位置で遺存していると考えられる。

- ・第8橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤が含まれる範囲であり、南北横仕切堤の遺構が確認されている。
- ・新橋・横浜間の鉄道において重要な位置を占める旧品川停車場につながる部分にあたり、旧品川停車場の盛土・整地層が確認されている。

2. 文化財的価値について

- ・高輪築堤跡の遺構は日本の近代化土木遺産を代表する遺跡として、わが国の近代史、鉄道史、土木史、産業史上重要な位置を占めている。また、東京や高輪の地域史を考える上でも貴重な遺跡である。
- ・国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に指定された、2街区の築堤部及び3街区の第7橋梁橋台部・築堤部と一連のものである。
- ・5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。また、第8橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤が含まれ、旧品川停車場につながる部分にあたる点も重要である。

3. 保護措置について

- ・高輪築堤調査・保存等検討委員会は、「高輪築堤跡の保存の方針についての見解」(2021.4.21)において、「5・6街区については築堤の『現地保存』を考慮した開発計画を策定することを要望」している。
- ・これを受けて、5・6街区の保護措置については、1～4街区と同様に、計画の見直しを含めた現地保存を検討することを出発点としたい。

2024（令和6）年6月5日

作成：港区教育委員会

TAKANAWA GATEWAY CITY 第Ⅱ期エリア(5・6街区)における 高輪築堤跡の確認調査について

1. 調査の目的

本調査は、TAKANAWA GATEWAY CITY 第Ⅱ期エリア(5・6街区)（以下、5・6街区)内に残存する高輪築堤跡（遺構）の全容を把握し、遺構の文化財的評価と保護措置を検討するための知見を得ることを目的とする。

2. 調査対象

調査の対象は5・6街区内の未調査範囲を中心とし、高輪築堤本体の残存状況等の確認、付帯構造物や築堤構築前後の遺構の確認を行うものとする。

3. 調査方針

- ・高輪築堤調査・保存等検討委員会（以下、「検討委員会」という。）の指導・助言を得て、調査を実施する。
- ・「高輪築堤跡の調査の方針について」（最新版：2023年1月11日）を基本とし、1～4街区及び5・6街区内の既往調査の成果を踏まえ、計画的に実施する。

4. 調査体制

- ・本調査は、文化財保護法第99条に基づき、港区教育委員会（以下、「区教委」という。）が事業者の協力を得て実施する。
- ・調査にあたっては、調査工程表を含む実施計画書を事前に作成し、変更が生じた場合は都度関係機関と協議を行う。
- ・調査の進捗は、定期的に調査関係者（区教委、事業者等）が立ち会いの上で確認し、状況に応じて区教委が調査方法等の指導・指示を行うものとする。

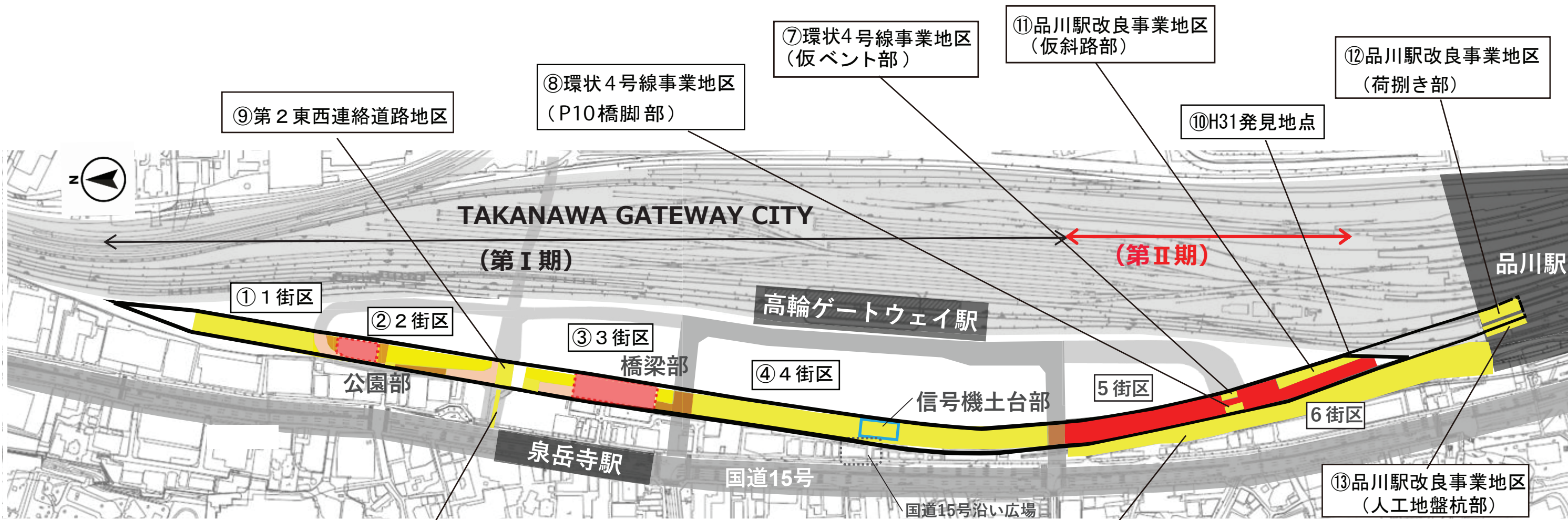
5. 調査方法

- ・対象範囲内にトレンチを設定して行う。
- ・調査位置やスケジュール等については、現地の状況を踏まえ、関係機関と調整の上で検討する。

6. 調査成果の公開

- ・本調査の成果は、「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で報告の上、議事録とともに速やかに公開する。
- ・広く調査成果を周知するために、事業者と協力して現場見学会等を実施する。

TAKANAWA GATEWAY CITY 第II期エリア(5・6街区)の確認調査について



- 凡例
- 今回の確認調査対象範囲
 - 国指定史跡範囲(2021.9.17告示)
 - 周知の埋蔵文化財包蔵地範囲
 - 記録保存 現地保存(土中保存)
 - 現地保存・一部記録保存(土中)

【既往調査範囲の現地調査期間】※2024年5月28時点

① 2021年5月24日～2022年1月14日	⑧ 2021年9月27日～2022年2月16日
② 2021年6月21日～2022年8月3日	⑨ 2020年9月1日～2021年7月14日
③ 2021年5月24日～2021年11月5日	⑩ 2019年5月30日～2019年6月3日
④ 2021年5月24日～2022年2月7日	⑪ 2021年4月19日～2022年9月30日
⑤ 2022年7月6日～2023年4月19日	⑫ 2021年3月1日～2022年9月30日
⑥ 調査中	⑬ 調査中
⑦ 2021年9月27日～2021年10月28日	

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

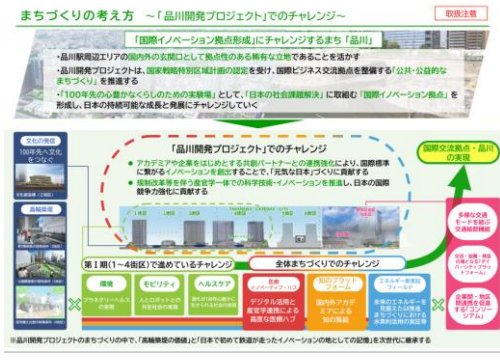


② 品川のまちと高輪築堤の関係性
 【両立の観点】

- ・「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」「歴史的層着性」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

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「意見第⑥回」第⑫回	<p>【品川というまちの特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) <p>【品川のまちの使命】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) 	<p>【「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)</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、引続き連動していきけると良い。(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である。(⑩) <p>○日本近代化における重要な鉄道建設</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) 	<p>【現地保存の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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ければならないと思う。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、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も一つの方法である。(⑩) <p>(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)</p>	<p>【これまでの取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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っ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)
	<p>(参考)</p> <p>【国家戦略特別区域の定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) <p>【都市再生緊急整備地域の定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) 	<ul style="list-style-type: none"> ・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) <p>○新橋・横浜間以降、我が国鉄道網整備の基礎となった路線</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) 	<p style="text-align: center;">↓</p> <p>【継承の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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くと良いと思う。(⑦) 	<p>【これまでの取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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っ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)

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
 ⑩⇒ 第10回会議・2024年3月12日 ⑪⇒ 第11回会議・2024年6月10日
 ⑫⇒ 第12回会議・2024年9月30日

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「頂戴した」意見(第⑥回〜第⑫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まちづくりのあり方**」という言葉が相応しいのではないかと。(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)
 - ・人が多く流れ界隈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**を念頭に置いてほしい。(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、**イギリス人技師が日本の技術者を育成した点**を十分に調査し、説明・展示等ができることと良い。(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。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、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**ことと良い。(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や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、それをどう表現するか工夫があると良い。(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**として、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。(⑩)
- 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に作った経緯**から、**鉄道史**だけではなく、**地域史**における**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**て、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**軌軸**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や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、それをどう表現するか工夫があると良い。(⑧)
 - ・4街区以外でも**高輪築堤をリスペクトしたデザイン**を考えてほしい。(⑧)
 - ・訪れた人に「**なるほど、このような表現もできるのね**」と感じてもらえることが、この場所をリスペクトすることになる。そのようなデザインは様々な方々に評価されるだろう。(⑧)
 - ・**ここを訪ねたら特別な場所だと想起できるデザイン**を検討してほしい。どこにでもあるような情景では面白みがなく、誰も来ない場所になってしまう。(⑧)
 - ・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**と想像し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と。(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)
 - ・**誰もか替える、話ができる保存**や**展示、賑わいづくり**が重要。保存当初は踏み足でも、**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。(⑨)
 - ・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と。(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)
 - ・「**ここからの日本の成長を牽引する**」に当たり、**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)

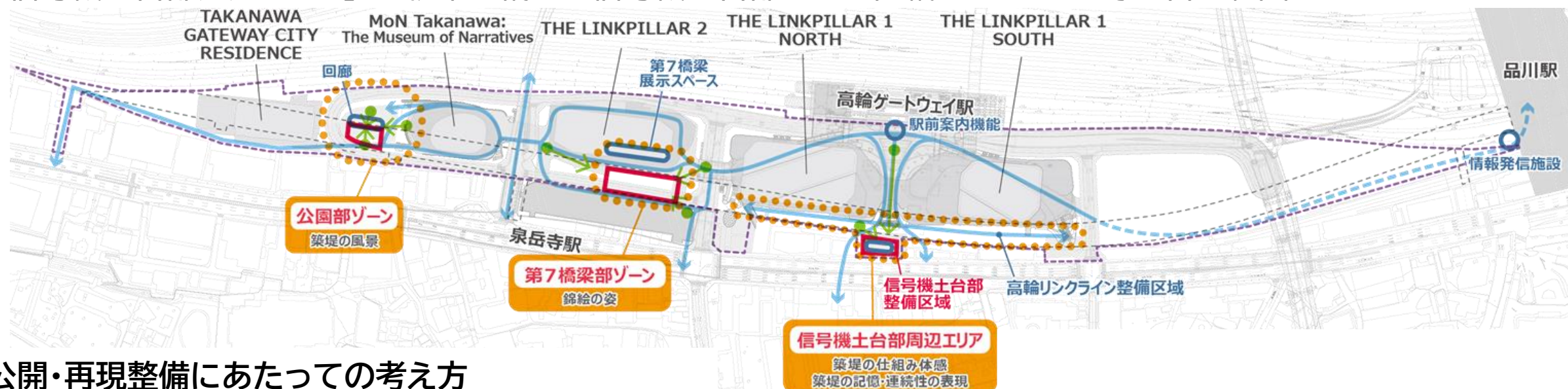
○整備基本計画書の策定

「『史跡旧新橋停車場及び高輪築堤跡』における高輪築堤跡保存活用計画」(2023年5月26日に文化庁長官認定)に基づき、高輪築堤跡をTAKANAWA GATEWAY CITYにおける街づくりの中で活かし、将来へ継承していくために必要な整備の方針、方法、実施の行程等を「高輪築堤跡整備基本計画」にとりまとめた。

整備コンセプト **変わりゆくまちの中で、守り、保存・継承する高輪築堤跡**
～唯一無二の歴史遺産の価値をより広く、より多くの人に伝える～

○全体計画及び地区区分

- ・「第7橋梁部ゾーン」・・・再現整備する史跡指定地(第7橋梁部)および第7橋梁部・展示スペース等を含む範囲とする。
- ・「公園部ゾーン」・・・再現整備する史跡指定地(公園部)および回廊等を含む範囲とする。
- ・「信号機土台部周辺エリア」・・・移築整備する信号機土台部および高輪リンクライン等を含む範囲とする。



○公開・再現整備にあたっての考え方

- ・高輪築堤跡は、日本の交通史上画期的な鉄道建設の記念となる遺構であり、明治初期の土木技術を示す遺構である。日本の鉄道開業期の歴史に思いを馳せ、史跡の理解を促すことを目指し、遺構の露出等による展示を行う。
- ・現地調査や史資料等から得られた記録・知見を踏まえ、現代の最新鋭の技術を用いて高輪築堤跡の本質的価値の理解を深めるとともに、鉄道開業時の高輪築堤の姿を通じ、日本で初めて鉄道が走ったというイノベーションの場所として日本の近代化・産業化の始まりを想像することができるような再現を行う。

○石積の復元

- ・遺構の保存対策上も被覆が有効であることから、発掘時に欠損していた上部の石積を復元整備する。
- ・高輪築堤を整備した際に同じ工区であったと思われる築石(記録保存された石)を使用する。
- ・遺構と再現部の境目はサインにより表示し、工事・修復時に判別できるように再現部の石の裏に明示を行う。

ブロックで移植

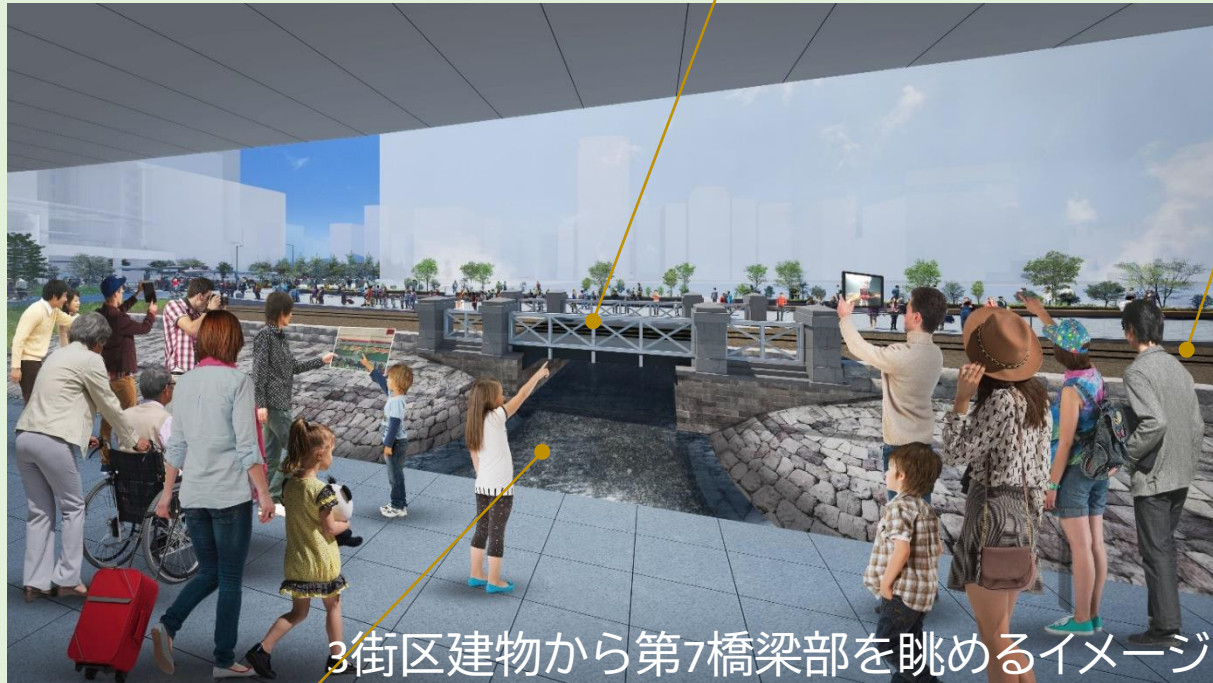


○第7橋梁部ゾーンの整備方針

- ・現存する写真・図面等の史料や発掘調査結果を踏まえ、鉄道開業時の頃に錦絵に描かれたような高輪築堤を再現・整備する。
- ・THE LINKPILLAR2内に整備するガイダンス施設として、(仮称)築堤ギャラリーを活用した展示を行う。

○整備計画

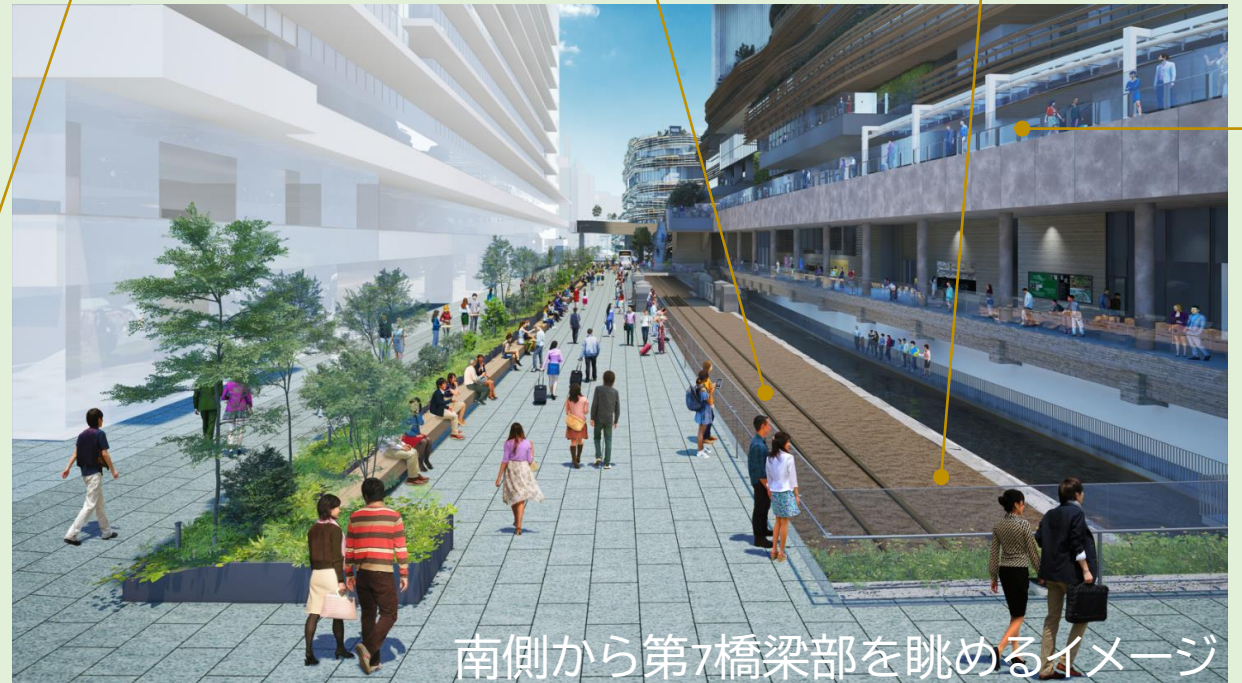
発見時に失われていた第7橋梁を復元



3街区建物から第7橋梁部を眺めるイメージ

木質等の保存対策として修景池及び循環設備を整備

開業期(単線)の軌道を再現



南側から第7橋梁部を眺めるイメージ

欠損した石積を再現
モニタリング機器の設置

○第7橋梁の復元

鉄道開業当時(明治5年)の高輪築堤の姿を想像させるような再現整備を目指し、「鉄道開業時の第7橋梁」を木橋により復元する。

(仮称)築堤ギャラリーの整備
(THE LINKPILLAR2内)



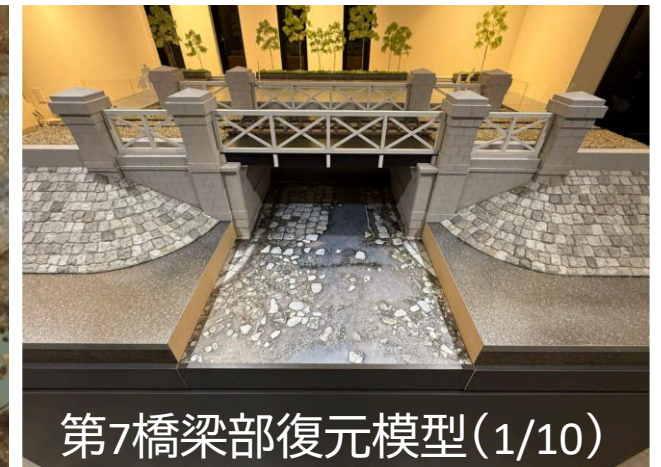
大型ビジョンやジオラマ模型等を用いて鉄道・地域史やくらし・文化の変化を解説・紹介



第7橋梁復元パース



第7橋梁復元パース



第7橋梁部復元模型(1/10)

～第7橋梁の復元検討の取り組み～

鉄道開業時期の第7橋梁について、直接的な情報である絵図、古写真、図面等の史資料が発見されていないため、復元検討に際しては、下記を勘案し整備計画一般図を作成した。

(1) 史跡の現地調査・高輪築堤の記録保存調査

- ・記録保存調査の結果より、当時の軌道高さを設定
- ・史跡内の遺構より点群データを取得し寸法値を取得、配石状況から親柱位置を推定

(2) 新橋・横浜間に構築された橋梁等の古写真・図面・仕様書

- ・写真が残る「第11号橋梁(東海寺)」の仕様書より、材質・構造・色調等の情報を取得

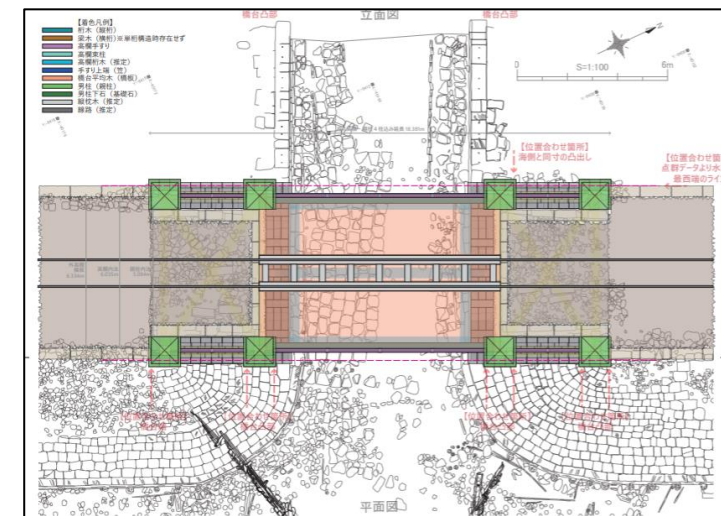
(3) 同時代に構築された橋梁の古写真・図面

- ・構造形式に関して、同時代の技術水準や採用基準等の情報を取得

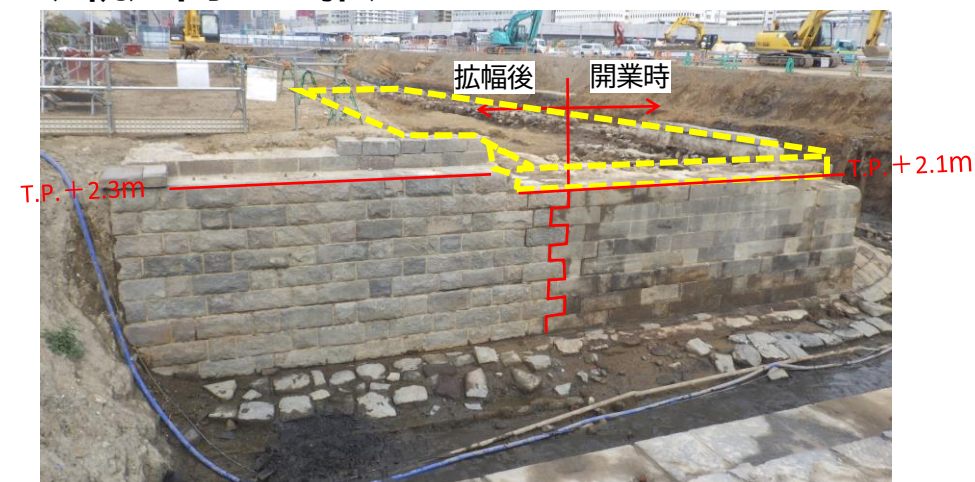
(4) 現代の技術基準を準用した構造解析

- ・現代の構造解析モデルによる検証を行い、機関車が通行可能な構造形式・部材厚を検証

整備計画一般図(平面図)



◆軌道高さの推定



第7橋梁橋台(北橋台)2020年11月6日撮影

◆新橋・横浜間の橋梁等からの推定

1	橋長6丈1尺5寸	ただし前後男柱とも7丈1尺9寸
1	橋幅2丈5尺5寸	ただし高欄内法2丈1尺7寸、外高欄4間1尺5寸、橋板4間1尺5寸
1	橋台下皆杭250本	ただし両側マツ丸太長さ3丈、敷3丈5尺、長さ1丈、尺角36本、そろばん幅1尺、厚さ2寸5分のマツ板、この平坪19坪4合4勺4才
1	桁木ヒノキ4本	ただし長さ6丈6尺5寸、厚さ2寸5分、幅1尺1寸7分、3枚合はぎ付け、 梁木30本厚さ8寸、幅1尺、長さ3丈
1	高欄木材一式ヒノキ4本	ただし高欄手摺幅1尺、厚さ2寸5分、3枚合はぎ付け、 高欄東柱8本、幅1尺、厚さ7寸5分、高欄袴腰12本、幅1尺、厚さ7寸5分、高欄筋違木28本、幅7寸、厚さ2寸5分、手摺上端長さ6丈物4丁、板幅7寸5分、厚さ8分山懸け
1	橋台平均木	ただし43坪5合6勺、長さ6丈1尺5寸、厚さ2寸5分、幅4間1尺5寸
1	石垣高さ1丈7尺4寸5分	ただし両側2尺石16側、上平均石1側1尺4寸5分、表石6丈4寸4分、この両側分、この坪58坪5合9勺3才2毛
1	裏石垣2丈5尺4寸	ただし両側幅1尺、この平坪1坪4合1勺1才1毛
1	中込石2丈9尺4寸	ただし両側幅3尺、この平坪4坪9合
1	男柱4か所	ただし敷4尺7寸5分、高さ1丈4寸
1	男柱下石	ただし尺四方4個、笠石長さ6丈、幅1尺
1	橋台左右土留石垣	ただし長さ延べ1丈5尺、高さ1尺1寸7分
1	橋塗色	ただし高欄一式ネズミペンキ3回塗りそのほか木材いっさいチャン3回塗り

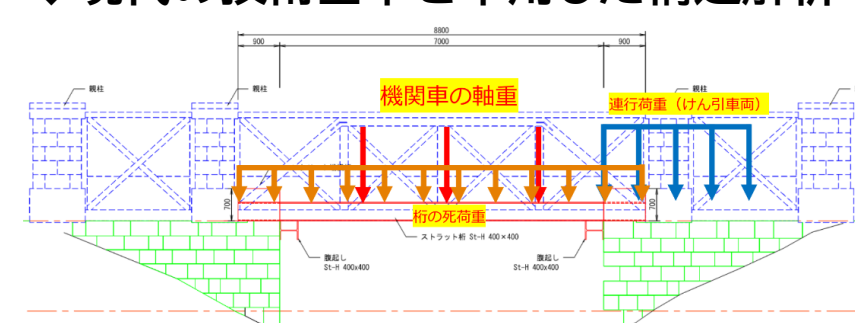
(『細値時文書』により作成)

東海寺第11号橋梁仕様書

(日本国有鉄道百年史第2巻、日本国有鉄道1970(昭和45)年、国立国会図書館蔵)

第11号橋梁へのヒノキ材の使用

◆現代の技術基準を準用した構造解析



現代モデルを活用した構造解析
→単純桁構造・桁厚500mm以上で
機関車が通行可能な木橋として成立可

軌道高さをT.P.+3.0m前後と推定

○公園部ゾーンの整備方針

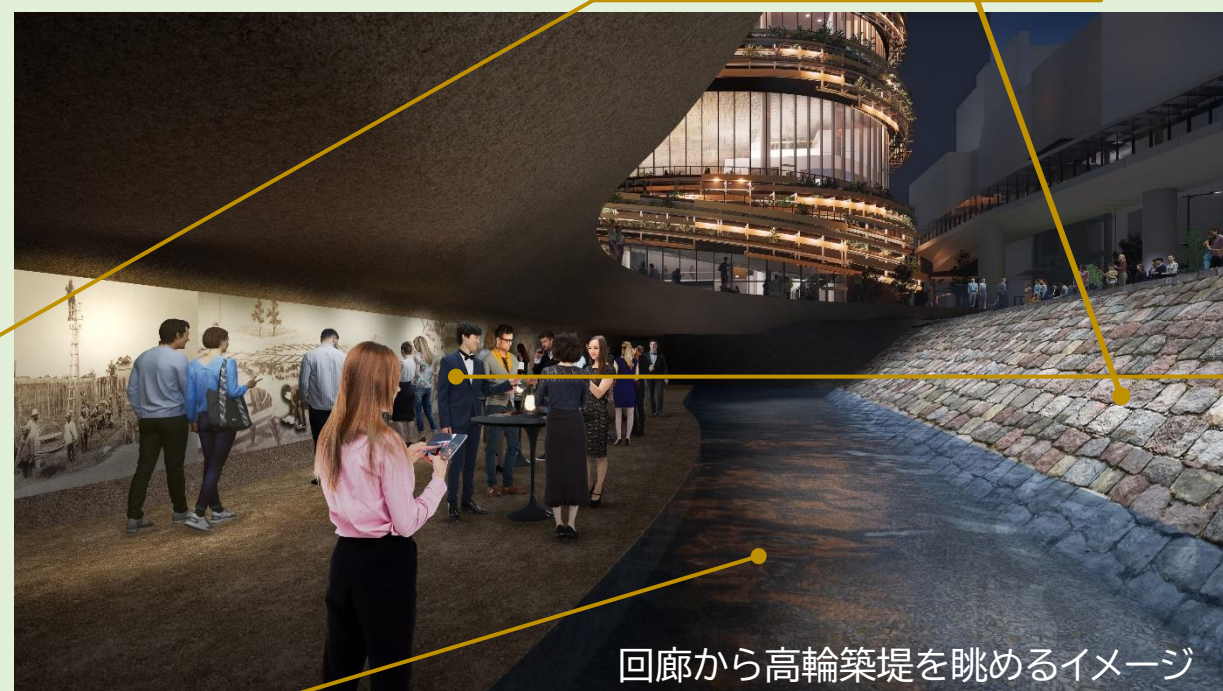
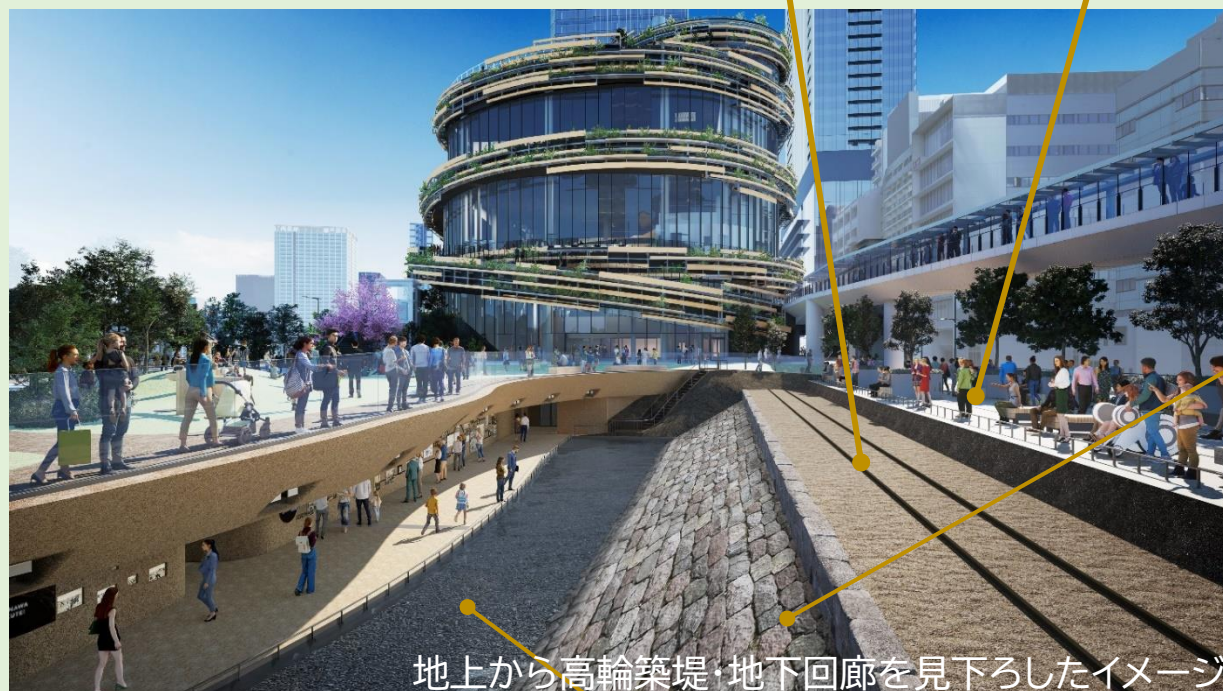
- ・ 街区公園と広場等が一体となった開放的な空間を活かし、当時の「築堤の風景」を連想させる再現整備を行う。
- ・ 開業当時に広がっていた海面レベルから高輪築堤を目前にする場所にガイダンス施設を整備し、高輪築堤を身近に感じられるような公開・展示を行う。
- ・ 回廊部の壁面を活かした展示体験スペースを整備する。

○整備計画

開業期(単線)の軌道を再現

遺構上部を覆工(公園と一体的に活用)
複線・3線化のレール位置を明示

欠損した石積を再現
モニタリング機器の設置

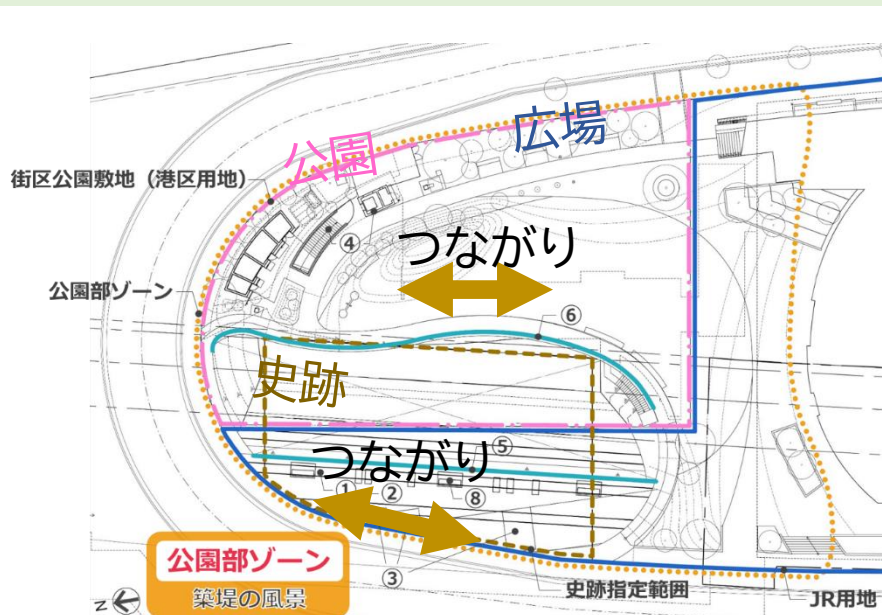


木質等の保存対策として
修景池及び循環設備を整備

回廊部での展示体験
スペースの整備

○隣接する施設・空間との連携

- ・ 連続的に回遊できる歩行者ネットワーク、見学空間を整備する。
- ・ オープンスペースの整備活用を通じて、まちの魅力向上につなげる。



○遺構の保存

遺構の露出等や周辺のまちづくり整備に伴う保存環境の変化に対し、粘性質の埋土及び水を張る構造、欠損部の石積やバラスト等の復旧等、表面を水で洗い流す等による保存のための基本対策を行う。

○保存対策の検討

現地周辺の土壌を採取し、模型実験により還元能力実験、被覆する粘性土の有効性確認実験を行い基礎データを取得し、地下水位の低下等の変化に対応できる木質保存対策(粘性土層厚増、補給水など)を検討した。

実験内容

基本性状試験
・現地土壌に対して、土質に関する物理特性、還元状態に関わる化学特性の把握 ・酸化還元以外の構造物劣化の原因である酸性化に関する化学特性の把握
実験① 現地土壌の還元能力確認実験 その1
・水位低下による、現地土壌の還元能力の低下を評価するための基礎データの取得 ・酸化還元以外の構造物劣化の原因である酸性化に関する基礎データの取得
実験② 現地土壌の還元能力確認実験 その2
・現地土壌の土被り厚による、還元性の維持能力を評価するための基礎データの取得 ・酸化還元以外の構造物劣化の原因である酸性化に関する基礎データの取得
実験③ 乾燥化した現地土壌の還元能力回復実験
・一旦乾燥した現地土壌について、再度、地下水位が回復することで、還元性能が回復するかを検討するための基礎データの取得
実験④ 粘性土の被覆の有効性確認実験
・遺構保護のための粘性土(客土)の被覆が現地土壌の還元性の維持に効果があるかどうかを検討するための基礎データの取得
実験⑤ 被覆された粘性土の保水能力、現地土の不飽和過程の確認実験
・遺構保護のための粘性土被覆を再現した状態で、粘性土の保水能力を確認 ・粘性土を被覆された現地土壌の不飽和化過程の確認

実験結果・対策の有効性検証

水位低下と同時に、空気が侵入し還元環境が損なわれることを実験的に確認した。 ⇒ 湛水は有効
5cmの現地土壌層厚があれば還元性維持に効果があることを実験的に確認した。
一旦乾燥した土壌であっても、地下水の供給により、還元環境の回復を確認した。 ⇒ 乾燥状態の現地土壌への水の供給は有効
3cmの粘性土(客土)で還元性維持を維持できることを実験的に確認した。 ⇒ 粘性土の被覆は有効
地下水の供給がなかったとしても、表層を湛水することで、粘性土の飽和状態と、現地土壌が乾燥化しないことを確認した。 ⇒ 粘性土の被覆と湛水は有効

○遺構保存環境測定(モニタリング)の実施

・実験・検証等に基づき遺構保存環境測定のためのモニタリング実施計画を策定した。

◆公園部ゾーンのモニタリング

土質部モニタリングセンサー(平坦部)

プロファイル土壌水分計×1台

木質部・土質部モニタリングデータロガー

木質部ロガー×1台、土質部ロガー×1台

木質部モニタリングセンサー埋設(水面)

ORP・DO計2本

土質部モニタリングセンサー(斜面)

土壌水分計×2台

◆第7橋梁部ゾーンのモニタリング

土質部モニタリングセンサー(平坦部)

プロファイル土壌水分計を1台予定

木質部モニタリングデータロガー等

ロガー×1個

土質部モニタリングセンサー(斜面)

土壌水分計×4台

木質部モニタリングセンサー埋設(水面)

ORP・DO計2本

土質部モニタリングデータロガー

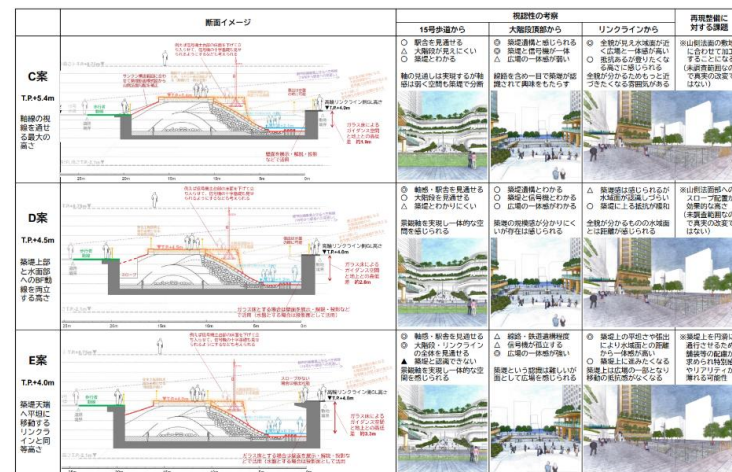
ロガー×2台

測定機器等



○信号機土台部(移築整備)

- ・鉄道開業期に信号機が存在していたことを示す遺構として希少性の高い「信号機土台部」の遺構を移築整備する。
- ・国道15号沿道の中央広場(再開発敷地内)のサンクン内に、まちのシンボルとなるような信号機土台部の移築整備を行う。
- ・ガイダンス機能を付加し、「築堤の仕組み体感」を表現するなどの解説・展示を行う。
- ・遺構本体との誤解を与えないよう整備高さに配慮するとともに、高輪ゲートウェイ駅側からの視認性を考慮し高さを決定する。
- ・移築整備ならではの公開・活用を検討(触れる、上部に乗ることができる、土層断面の様子が見える等)



○高輪リンクライン

- ・TAKANAWA GATEWAY CITYまちびらき(2025年3月27日)に併せ、築堤の石垣等を活用したランドスケープを整備
- ・山側・海側石積を再現するとともに、バラストを想起させる床仕上げ及び開業期に鉄道が走ったラインにレールを埋め込み、「築堤の記憶・連続性」を表現している。



高輪リンクライン(全景)



築石・鉄道林を活用



海側石積の再現



レールの埋め込み

○TAKANAWA LINKSCAPE・仮囲いを活用した取組み

- ・高輪築堤を鉄道が走ったイノベーションの記憶や、鉄道がもたらした暮らしの変化、未来へのモビリティの姿などをAR映像と林修先生の音声ナビゲーションで学び、体験できるARプログラムとして「TAKANAWA LINKSCAPE」を整備
- ・機関車の登場前から未来までをタイムスケープにてデザインした長大な仮囲い展示を設置し、高輪築堤の錦絵等を活用して全体を構成している。



羽田空港アクセス線(仮称)の概要

整備する路線

羽田空港アクセス線構想のうち、「東山手ルート」と「アクセス新線」を併せた延長約12.4kmの区間を羽田空港アクセス線(仮称)として整備します。

平面図

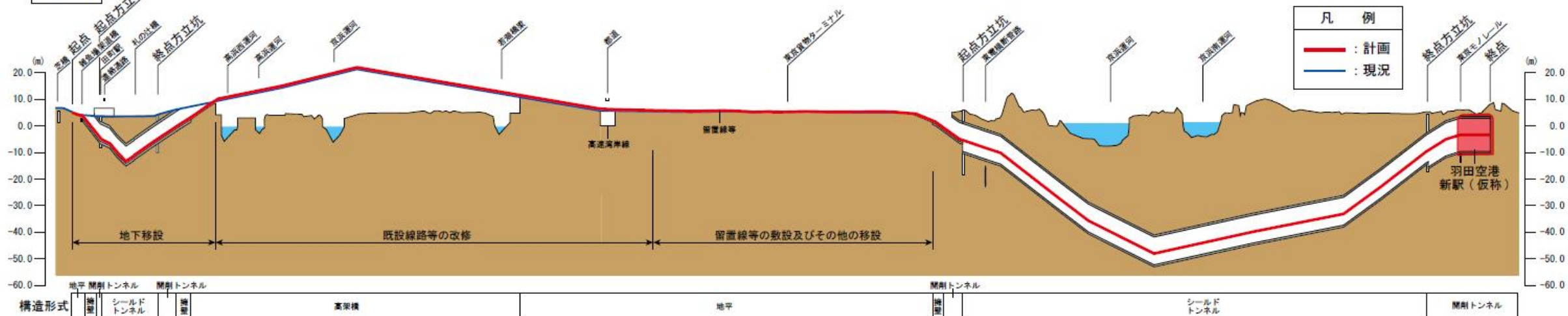
- 凡例
- : 事業区間(建設区間)
 - : 事業区間(改良区間)
 - : 地平
 - ≡ : 高架橋
 - ≡ : 擁壁
 - : 開削トンネル
 - : シールドトンネル
 - : 立坑位置



対象箇所

Copyright ONTT インフラネット

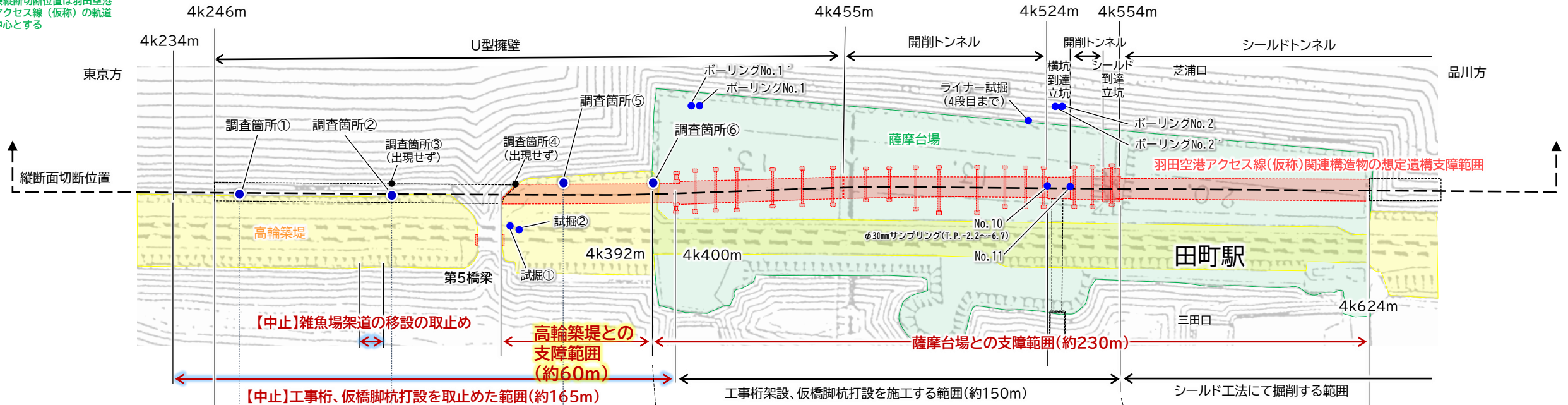
縦断面図



遺構への影響状況の確認(変更計画 平面・縦断・横断図)

■平面図 (明治20年地形図重ね)

※縦断切断位置は羽田空港アクセス線(仮称)の軌道中心とする



■縦断図

※図中「高輪築堤」は縦断面切断位置に存在するものではないが高さを重ねて表現している

