

# 第18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12月22日（月）15:30～17:00

場所：JR 東日本 現地会議室

## 次 第

### 【全体会】

1. 開会
- 2 「高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりについて」のとりまとめに向けた意見交換
  - 1) (情報共有) 高輪築堤調査・保存等検討委員会における協議状況
  - 2) 高輪築堤の保存・継承とまちづくりとの両立のあり方について
- 3 本日の議事要旨確認
- 4 その他
- 5 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。

2025年11月5日  
東日本旅客鉄道株式会社

## 「5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について(3)」に対する 当社の見解について(2)

本文書は、2025年10月5日の第60回委員会において、当社が提示した「5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について(3)」(以下、「委員見解」という)に対する当社の見解についてについて、同委員会における協議内容等を踏まえ、改めて取りまとめたものです。

### 1. 基本的な考え方

まちづくりを進めるなかで出土した「高輪築堤」は、鉄道会社である当社としても大変意義深いものであり、当社は国家戦略特別区域計画等に位置付けられた品川全体のまちづくりと両立させながら、高輪築堤の保存・継承等に取り組んでおります。

先行する1～4街区のまちづくりと高輪築堤の保存・継承との両立の取組み(建物計画の大幅な変更による「第7橋梁部橋台部約20mとそれにつながる南北の築堤部各30m、合わせて約80mの遺構」の現地保存、4街区信号機土台部の移築保存、高輪築堤の持つ価値や歴史、意義等を感じられるランドスケープ等)に引続き、5・6街区のまちづくりにおいても一体的・連続的に取り組んでまいります。

### 2. 文化財的価値について

#### 委員見解により示された文化財的価値

- ①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。
- ②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り、国指定史跡にふさわしい文化財的価値を有していると評価できる。
- ③高輪築堤跡の文化財的価値の判断基準は、「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」という観点に基づいている。
- ④5・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。

高輪築堤跡の構造の多様性は構築方法の違いや構築時の工区を示すものである。また、第8橋梁及びそれにとま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。

⑤ 6街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、4街区で検出された信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。

上記に対する当社の見解は、2025年6月4日付の第56回本委員会において「委員見解を出発点とし、今後の検討の中で内容の確認や相談をさせていただくこと」を、委員・当社間で相互を確認しており、今回新たに内容の確認やご相談をさせていただくことはありません。

### 3. 保護措置について

#### 委員見解により示された保護措置

「わが国最初期の信号機跡と推定される信号機跡、及び海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部100m以上の区間の「現地保存」の要望」

(1)海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部100m以上の区間の「現地保存」のご要望を踏まえた開発計画を検討(シミュレーション)

#### ①「5街区建物部」(建築敷地:南北方向長さ約150m)【別紙1-2】

- **事業性への影響** : 「建物コア」及び「建物コアに付随する機能」の規模が著しく減少することに伴い、高層部(収益床)の建物面積も大幅に減少する。  
建物基礎位置が縮小するため、低層部(収益床)建物面積が大幅に減少する。
- **工事費・工期への影響** : 大規模機械式駐車場が配置出来ないため、非効率且つ多層な地下平面駐車場の設置が必要となる(地下10階程度)ため、一般的な建築計画では採りえない前例のない大深度の建築計画となる。
- **安全面への影響** : 車両導線が複数個所で交錯し、安全面に課題がある。  
⇒開発計画として、2~3千億円程度の価値が棄損するとともに、車両動線上安全面に課題がある建物となる。

#### ②「6街区建物部」(建築敷地:南北方向長さ約130m)【別紙1-3】

- **事業性への影響** : 「建物コア」及び「建物コアに付随する機能」の規模が著しく減少することに伴い、高層部(収益床)が成立しない。

建物基礎位置が縮小されること、及び車室・荷捌きを1階に確保するため低層部(収益床)建物面積が大幅に減少する。

⇒開発計画として、価値の棄損が膨大

### ③「6街区南部」(南北方向約110m)

- 費用増を前提として、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遺構への影響を最小化

(2025年4月9日開催 第54回委員会全体会における当社見解)

- 【参考情報】

「京急線連立 遺構への影響低減に向けた工事計画の見直し」により、第8橋梁部北横仕切堤を含む範囲の遺構への影響を最小化

(2025年9月3日開催第59回委員会部会① ※京急電鉄説明)

上記で整理された京急線連立工事範囲と、当社工事範囲とで連続して第8橋梁部北横仕切堤への支障回避が可能となり、加えて当社工事範囲における第8橋梁部北横仕切堤を含む築堤想定範囲(約110m)に支障させない開発計画が成立可能

(2)「5・6街区間」における、わが国最初期の信号機跡と推定される信号機跡の「現地保存」のご要望を踏まえた構造物の計画見直し検討

#### ①経緯

- ・周辺構造物や都市計画等を踏まえ、歩行者デッキを東側に、地下車路・設備洞道を西側にて別構造で配置する計画が適正

(2025年4月9日開催 第54回本委員会における当社見解)

- ・街区間デッキと地下車路・設備洞道を同一構造物として整備する計画に見直すことで、現地保存が可能になるのではないか。

(2025年4月9日開催 第54回本委員会における委員ご発言)

#### ②街区間デッキ・地下車路・設備洞道を同一構造物として整備するにあたっての主な課題

- ・建築基準法や設計等の基準から、一体の建築構造物となる。
- ・一般建築物とは大きく異なる特殊構造となる。
- ・建築構造設計照査への対応が課題となる
- ・環状四号線基礎と築堤との間に構造物を配置する必要がある。
- ・道路上空に街区間デッキを設置する観点で、道路空間を阻害しない構造とする必要がある。
- ・成立性の検証にあたっては、事例も少ないなかで、詳細な構造検討や協議等が必要であり、時間と費用を要する。

委員見解により示された保護措置

4街区の「第7橋梁南横仕切堤跡の「移築保存」

上記については、移築保存が可能となるよう丁寧な記録保存調査を実施済ですが、今後も関係行政等と連携のうえ検討してまいります。

#### 4. 今後について

5・6街区エリアのまちづくりと高輪築堤のあり方につきましては、2024年9月～12月に実施した確認調査を踏まえ、2025年3月から本委員会や『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において、有識者・関係行政等からの数次にわたるご助言等をいただき協議を進めておりますが、今般の当社見解についてご理解をいただいたうえで、本委員会において保護措置に係るご助言の取りまとめをお願いいたします。

取りまとめいただいたご助言を受け止め、今後の都市計画や建築関係の手続きならびに具体的な設計等を進めるとともに、未確認箇所を含めた取扱いについては引き続きご指導いただきながら、今後の調査や工事を関係法令等に則り適切に進めてまいりたいと考えております。

当社といたしましては、高輪築堤の保存・継承等と両立した1～6街区全体での公共性の高いまちづくりを早期に完成させ、『国際交流拠点・品川』の実現に貢献してまいりたいと考えておりますので、改めて有識者及び関係行政等からのご理解・ご支援をお願いいたします。

## 5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について（4）

2025年10月1日の第60回高輪築堤調査・保存等検討委員会では、9月3日の同委員会において提示した、委員見解「5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置(3)」を受けたJR見解「『5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置(3)』に対する当社の見解」が示された。このJR見解について、10月1日の同委員会において委員から質問・意見が出されたため、11月5日の同委員会において「『5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置(3)』に対する当社の見解（2）」が追加された。

本文書は、10月1日および11月5日のJR見解に対する委員の見解をとりまとめたものである。

### 1. 文化財的価値について

文化財的価値の評価について、これまでの委員見解をまとめると以下ようになる。

- ①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。
- ②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り、国指定史跡にふさわしい文化財的価値を有していると評価できる。
- ③高輪築堤跡の文化財的価値の判断基準は、「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」という観点に基づいている。
- ④5・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。高輪築堤跡の構造の多様性は構築方法の違いや構築時の工区を示すものである。また、第8橋梁及びそれ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。
- ⑤6街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、4街区で検出された信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。

### 2. 保護措置について

保護措置については、以下のとおりである。

- ①保護措置は上記のような文化財的価値の評価に基づいて判断する。とくに、高輪築堤跡全体が「希少性」の高い遺構であり、その中でも信号機跡はきわめて「希少性」が高い。高輪築堤跡の遺構は「連続性」を有し、「遺存度」はきわめて良好である。鉄道開業時から複線化、3線化さらに周辺の埋め立てを経て現在に至る、日本の鉄道発展の「歴史的重層性」がうかがわれるという評価を前提とする。
- ②保護措置は「現地保存」「移築保存」「記録保存」に分かれるが、遺跡の価値は「現地保存」によって維持されるものである。「移築保存」「記録保存」の際に発掘調査が行われるが、考古学では発掘調査は遺跡を破壊する行為の一種とされている。埋蔵文化財行政では、原則として遺跡を現状のまま後世に保存する「現地保存」の措置をとり、やむを得ずそうした措置をとることができない場合、発掘調査等によって埋蔵文化財の記録を作成する「記録保存」が行われる。したがって、保護措置についての協議は、遺跡の全面的な「現地保存」を検討することを出発点としたが、冒頭で述べたように、次の段階の協議として部分的な「現地保存」の検討を行う。
- ③1～4街区の保護措置については、3街区第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、及び4街区の信号機跡を含む築堤跡の可能な限り長い区間の遺構を「現地保存」することを要望した。残念ながら後者は実現できず、信号機跡を含む築堤跡約30mを「移築保存」することになった。すなわち、1～4街区で「現地保存」された築堤部は、第7橋梁橋台部につながる南北約30mずつ、2街区の公園部分の約40mであり、高輪築堤の海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部の遺構が「現地保存」されたとは言い難い。また、JR見解（2025. 8. 6）では、1～4街区の「高輪築堤の保存・継承」の一つとして「高輪築堤の記憶・連続性を表現するランドスケープ」をあげているが、これは保護措置における「記録保存」の成果の活用に位置づけられるものである。
- ④このように1～4街区の保護措置において、4街区の信号機跡を含む築堤跡の可能な限り長い区間の遺構の「現地保存」が実現できなかったことを踏まえ、5・6街区においては、わが国最初期の信号機跡と推定される信号機跡、及び海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部100m以上の区間の「現地保存」を要望する。海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部の長さの根拠は、4街区の高輪築堤跡の景観に拠っている。
- ⑤上記の遺構は、国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」と一連のものであり、国指定史跡にふさわしい文化財的価値を有している。したがって、「現地保存」した後に、国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に追加指定されることが必要になると考える。なお、『「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書』

には、「計画対象範囲内における追加指定」として、「計画対象範囲内において遺構を土中保存している箇所や、遺構が確認されていない箇所等における高輪築堤跡及び関連する遺構については、遺構の遺存状況と周辺の開発状況等に応じて条件が整った場合、史跡の追加指定について、行政機関と協議を行う。」と明記されている。

⑥1～4街区の保護措置については、2021年12月8日の第12回高輪築堤調査・保存等検討委員会で取り上げた、4街区の第7橋梁南横仕切堤跡の「移築保存」が検討課題となっている。ここではその後の検討経緯について説明を求めるとともに、改めて第7橋梁南横仕切堤跡の「移築保存」について協議することにしたい。

⑦2025年4月9日の第54回高輪築堤調査・保存等検討委員会に提出されたJR見解には「まちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立へ向けて」という文言があるが、ここでいう「両立」とはどのようなあり方を示すものなのか、委員と見解を共有する必要がある。

上記の「1.文化財的価値について」「2.保護措置について」は、9月3日の委員見解「5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置(3)」で示したものであるが、「2.保護措置について」のうち④及び⑥に関するJR見解について述べることにする。

#### 【④信号機跡及び築堤部100m以上の区間の「現地保存」について】

(1)10月1日JR見解では、以下のように述べられている。

- ・現地保存の要望に対し、「文化財的価値に鑑み現地保存の可能性について検討を行った」。
- ・信号機跡を「現地保存した場合、6街区建物の建築計画が大きく棄損し、また、5・6街区間の地下車路計画が確保できない等により、開発計画が成立」しない。
- ・築堤部100m以上の区間の現地保存については、「『5街区建物部』『6街区建物部』において可能性を検討」したが、「前例のない大深度の建築計画となる等により開発計画が成立」しない。

10月1日の高輪築堤調査・保存等検討委員会において、このJR見解に対して委員から質問・意見が出され、委員見解に対してゼロ回答という認識であるが、全体があいまいで具体性を欠いており、根拠にもとづく説明としては不十分と言わざるを得ないことが指摘された。

(2)これを受けて11月5日JR見解では、以下のように述べられている。

- ・「築堤部100m以上の区間の『現地保存』の要望」に対し、「『5街区建物部』『6街区建物部』において100m以上の現地保存を行った場合の影響について検討を実施」した。
- ・5街区建物部において築堤部100m以上の区間を現地保存した場合、「開発計画とし

て、2～3千億円程度の価値が棄損するとともに、車両動線上安全面に課題がある建物となる。

- ・6街区建物部において築堤部100m以上の区間を現地保存した場合、「開発計画として、価値の棄損が膨大」である。
- ・6街区南部では、「費用増を前提として歩行者デッキの構造計画等を変更することにより、」第8橋梁北横仕切堤「を含む範囲の遺構への影響を最小化」する。
- ・5・6街区間における信号機跡の現地保存については、「詳細な構造検討や協議等が必要であり、時間と費用を要する。」

こうしたJR見解について、以下のような問題点を指摘する。

- ・10月1日JR見解では、現地保存の要望に対し、「文化財的価値に鑑み現地保存の可能性を検討」したとされるが、開発計画には具体的な文化財的価値を考慮した検討プロセスが説明されていない。文化財的価値について委員見解を出発点にしたにもかかわらず、現地保存を要望した委員見解に対して、なぜこのような結論に至ったのか理解できない。
- ・11月5日の同委員会において、老川委員が指摘したように、現地保存した場合の遺跡の価値を評価した上で開発計画を検討する必要がある。すなわち、現地保存することによって、まちづくりに対して新たな価値を創造することができる考える。
- ・11月5日JR見解では6街区南部についての言及があるが、これは9月3日の委員見解における保護措置では触れていないため、築堤部100m以上の区間および信号機跡の保護措置とは別に協議することにしたい。

上記のようなJR見解の問題点について説明を求めるとともに、以下のような点を要望する。

- ・9月3日の委員見解では、5・6街区全体で築堤部100m以上の区間の現地保存を要望したが、10月1日・11月5日JR見解では5街区での築堤部100m以上の区間の現地保存、6街区での築堤部100m以上の区間、5・6街区間の現地保存が個々に検討されており、加えてさらに5・6街区全体すなわち5・6街区にまたがることも含めた、築堤部100m以上の区間の現地保存を前提にした、具体的な開発計画を検討すること。
- ・5・6街区の開発計画は「基本計画段階」のようであるが、その具体的な内容は4月9日JR見解において提示されたものか。また、「基本計画」策定の経過について説明を求める。
- ・5・6街区における記録保存調査・試掘調査・確認調査で検出された、高輪築堤跡の位置やレベルと開発計画の平面・断面の関係を詳細に図示し、開発計画が遺構の構成要

素に与える影響を示すこと。

- ・ 11月5日の高輪築堤調査・保存等検討委員会において、古関委員が指摘したように、5・6街区間の現地保存については今後さらに検討を行うこと。
- ・ 築堤部100m以上の区間、及び信号機跡を現地保存した場合、開発計画にどのような影響があるのか、あるいは何をクリアすれば現地保存が可能なのか説明すること。

**【⑥4街区第7橋梁南横仕切堤跡の「移築保存」について】**

- ・ 10月1日・11月5日JR見解では「今後も関係行政等と連携のうえ検討してまいります」とあるが、の4街区第7橋梁南横仕切堤跡の「移築保存」に関するこれまでの検討経過及び今後の見通しについて説明を求める。

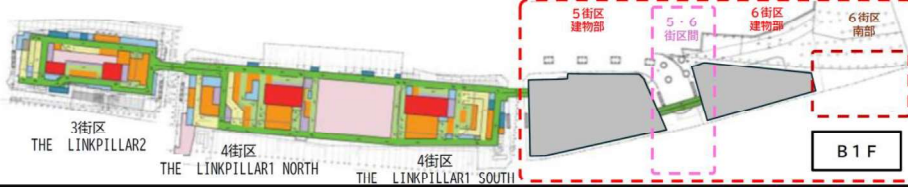
なお、10月1日・11月5日JR見解で言及されている、本委員会の「保護措置に係る助言のとりまとめ」にあたっては、従来通り、JR及び委員が互いの見解を受け止めて論点を明確にした上で、根拠にもとづく合理的な説明を行い、議論を尽くすことが必要である。

以上、2025年10月1日・11月5日の第60・61回高輪築堤調査・保存等検討委員会において示されたJR見解に対する委員見解を提示する。

前回までに頂いたご意見等に係わる事業者説明(JR東日本) ※一部非公開資料

基本計画 第54回委員会(2025年4月)

1～6街区全体のまちづくりを早期に完成させ、『国際交流拠点・品川』の早期実現に貢献



「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

<p><b>人材・叡智</b> ～異才が輝く空間～</p> <p>省でた字能の発掘・伸張 巨大スケール 構想例: 社会人大学、国際バカロレア教育</p>	<p><b>医療</b> ～健康寿命100歳社会～</p> <p>専大病院の早期発見 新築へのフルタイムアクセス 構想例: 専大疾病検査センター、創薬・治療ラボ</p>	<p><b>水素・GX</b> ～水素都市モデルの創造～</p> <p>ゼロカーボン達成 目的のシフトエネルギー確保 実装例: 水素燃料電池、水素ステーション</p>
--	--	---

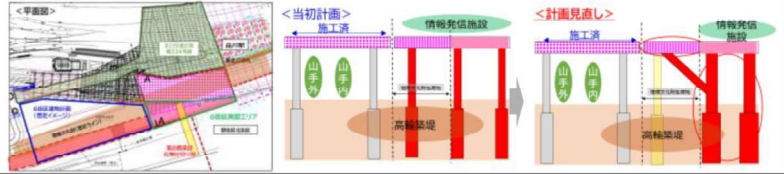
参考資料 1-1

現地保存の実現

6街区南部における現地保存の検討 第54回委員会(2025年4月)

特殊な構造架構の採用等、大幅な費用増を伴う計画変更

・第8橋梁部北横仕切堤を含む6街区南部の現地保存(約110m)を実現



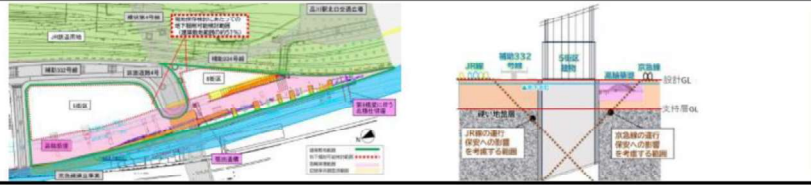
参考資料 1-2

全面的現地保存

全面的な現地保存の検討 第58回委員会(2025年8月)

地下掘削可能検討範囲は建築敷地範囲の約51%

・大深度の掘削を前提にした建築計画の実現は困難



参考資料 1-3

信号機跡の現地保存

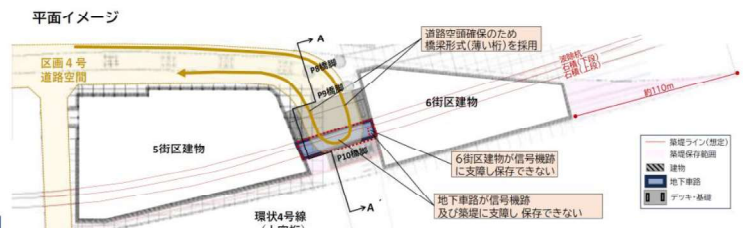
5・6街区間における現地保存の検討 第54回委員会(2025年4月) 第61回委員会(2025年11月)

地下車路と設備洞道が高輪築堤(信号機跡含む)と全面的に重複

・築堤の現地保存が困難(第54回)

同一構造物とするシミュレーションを実施するも課題多数

・成立性の検証にあたっては、事例も少ないなかで、詳細な構造検討や協議等が必要であり、時間と費用を要する(第61回)



参考資料 1-4

海浜堤の鉄道らしい連続性を有する築堤部100m以上の現地保存

5街区建物部における100m以上の現地保存の検討 第61回委員会(2025年11月)

大規模機械式駐車場が配置できず、平面駐車場を地下深くに整備せざるを得ない

・約2,000億～3,000億程度の価値棄損

・1～6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難  
・車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題

非公表資料

参考資料 1-5

6街区建物部における100m以上の現地保存の検討 第61回委員会(2025年11月)

建物コア、コアに付随する機能、車両動線等スペースの確保が出来ず、建築計画が成立しない

・価値の毀損が膨大

・1～6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難

非公表資料

参考資料 1-6

5街区建物部(50m)・5・6街区間(50m)における現地保存の検討 第62回委員会(2025年12月)

線路直下での地下車路設置に伴い、大規模掘削による膨大な事業費の増加(+約600億円)と工期の長期化(+約8年)

・約2,000億～3,000億程度の価値棄損

・1～6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難  
・車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題

非公表資料

資料 2-1-1

6街区建物部(50m)・5・6街区間(50m)における現地保存の検討 第62回委員会(2025年12月)

線路直下での地下車路設置に伴い、大規模掘削による膨大な事業費の増加(+約1,000億円)と工期の長期化(+約10年)

・約2,000億～3,000億程度の価値棄損

・1～6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難  
・車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題

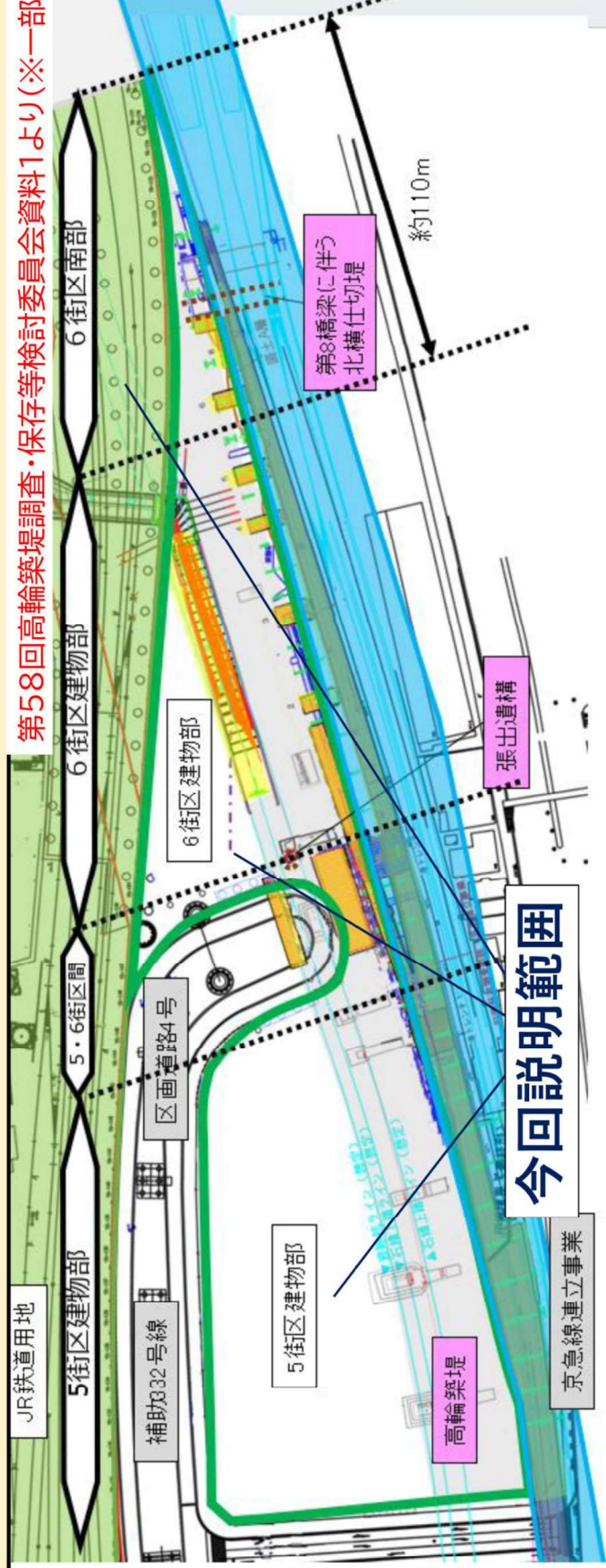
非公表資料

資料 2-1-2

今回の説明内容

- (1)海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部100m以上の区間の「現地保存」のご要望を踏まえた開発計画を検討(シミュレーション)  
 ①5街区建物部※ ②6街区建物部 ③6街区南部
- ※10月委員会付議内容の再検討(5街区建物部におけるさらなる部分保存の検討)
- (2)5・6街区間における、わが国最初期の信号機跡と推定される信号機跡の「現地保存」のご要望を踏まえた構造物の計画見直し検討

第58回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料1より(※一部加筆)



『5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について(3)』において示された「文化財的価値」

- ① 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。
- ② 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り、国指定史跡にふさわしい文化財的価値を有していると評価できる。
- ③ 高輪築堤跡の文化財的価値の判断基準は、「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」という観点に基づいている。
- ④ 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。高輪築堤跡の構造の多様性は構築方法の違いや構築時の工区を示すものである。また、第8橋梁及びそれ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。
- ⑤ 6街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、4街区で検出された信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。

①5街区建物部

# 非公開資料

5街区建物部において、築堤部100m以上を現地保存をした場合に想定される開発計画への課題を検証した  
想定される課題

■「建物コア」及び「建物コアに付随する機能」の規模が小さくなり、高層部(収益床)が一部整備できない。

築堤部100m以上の現地保存により、低層部(収益床)が一部整備できない。

⇒1~2千億規模の価値の棄損

■「大規模機械式駐車場」が配置できないため、地下「平面駐車場」で必要台数の整備が必要

⇒1千億規模の工事費の増

⇒開発計画として、2千億~3千億程度の価値棄損

■「上下フロアを繋ぐ車路スロープ」の位置が限定されるため、動線上で交錯部が生じる

事業性

工事費  
工期

安全面

②6街区建物部

# 非公開資料

6街区建物部において、築堤部100m以上を現地保存をした場合に想定される開発計画への課題を検証した

想定される課題

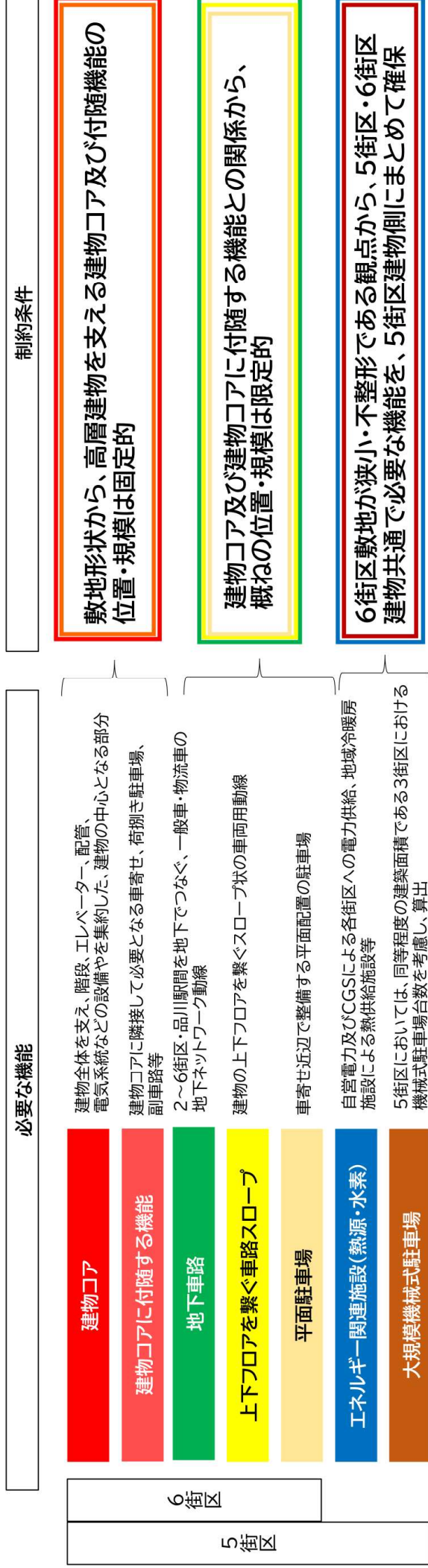
- 「建物コア」及び「建物コアに付随する機能」の規模が小さくなり、全ての高層部(収益床)と一部の低層部(収益床)が整備できない。  
築堤部100m以上の現地保存により、低層部(収益床)が一部整備できない。
- 「上下フロアを繋ぐ車路スロープ」が配置出来ず、地下に駐車場・荷捌きスペースが配置できず1階スペースで駐車場・荷捌きスペースの確保が必要となる。

事業性

建物価値

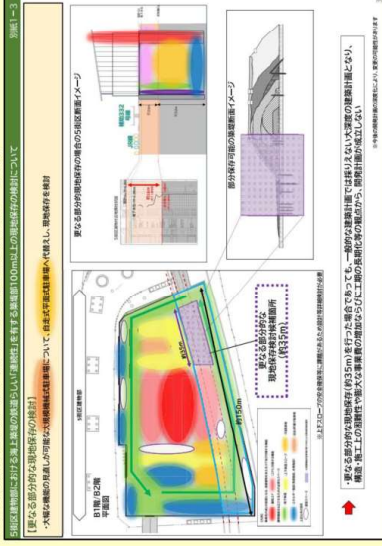
⇒開発計画として、価値の棄損が膨大

### 開発計画の成立に必要な機能と制約条件



# 非公開資料

第60回高輪築堤調査・保存等検討委員会(全体会)別紙1-3再掲



第60回高輪築堤調査・保存等検討委員会【全体会】における委員のご意見要旨

- 築堤本体を残したうえで土留めをずらし車路を整備、成立する範囲内に機械式駐車場を入れる。
- 現状想定している駐車場の台数及び根拠、減免の可能性。



「上下フロアを繋ぐ車路スロップ」を確保したうえで部分保存の可能性を再検討

# 非公開資料

想定される課題

## ■大規模機械式駐車場の代わりに自走式平面式駐車場を確保する場合

⇒ **必要な台数を確保するため、大規模な地下掘削(地下9~10層)が必要な建築計画を採らざるを得ない**

### ○安全面の課題

- ・通常の建築計画では採りえない、隣り合った上下スロップ
- ・クランクの多い地下車路配置

### ○建築計画の困難性

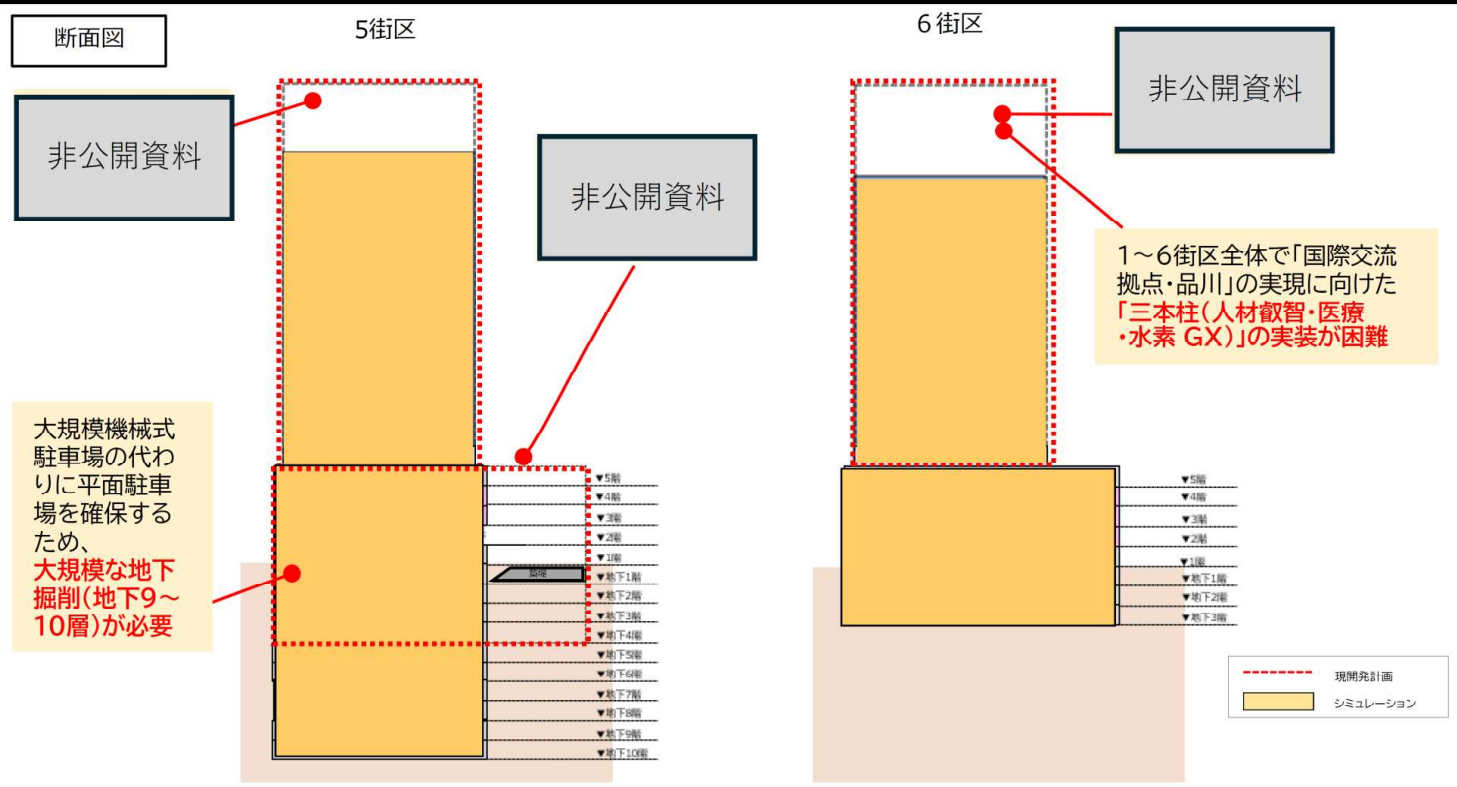
- ・一般的な建築計画では採りえない大深度の建築計画となり、構造・施工上の困難性に課題

### ○工事費の増大ならびに工期の長期化

- ・不整形な建物、大規模地下掘削

5街区建物部(50m)と5・6街区間(50m)において、築堤部100m以上を現地保存をした場合の開発計画

## 非公開資料

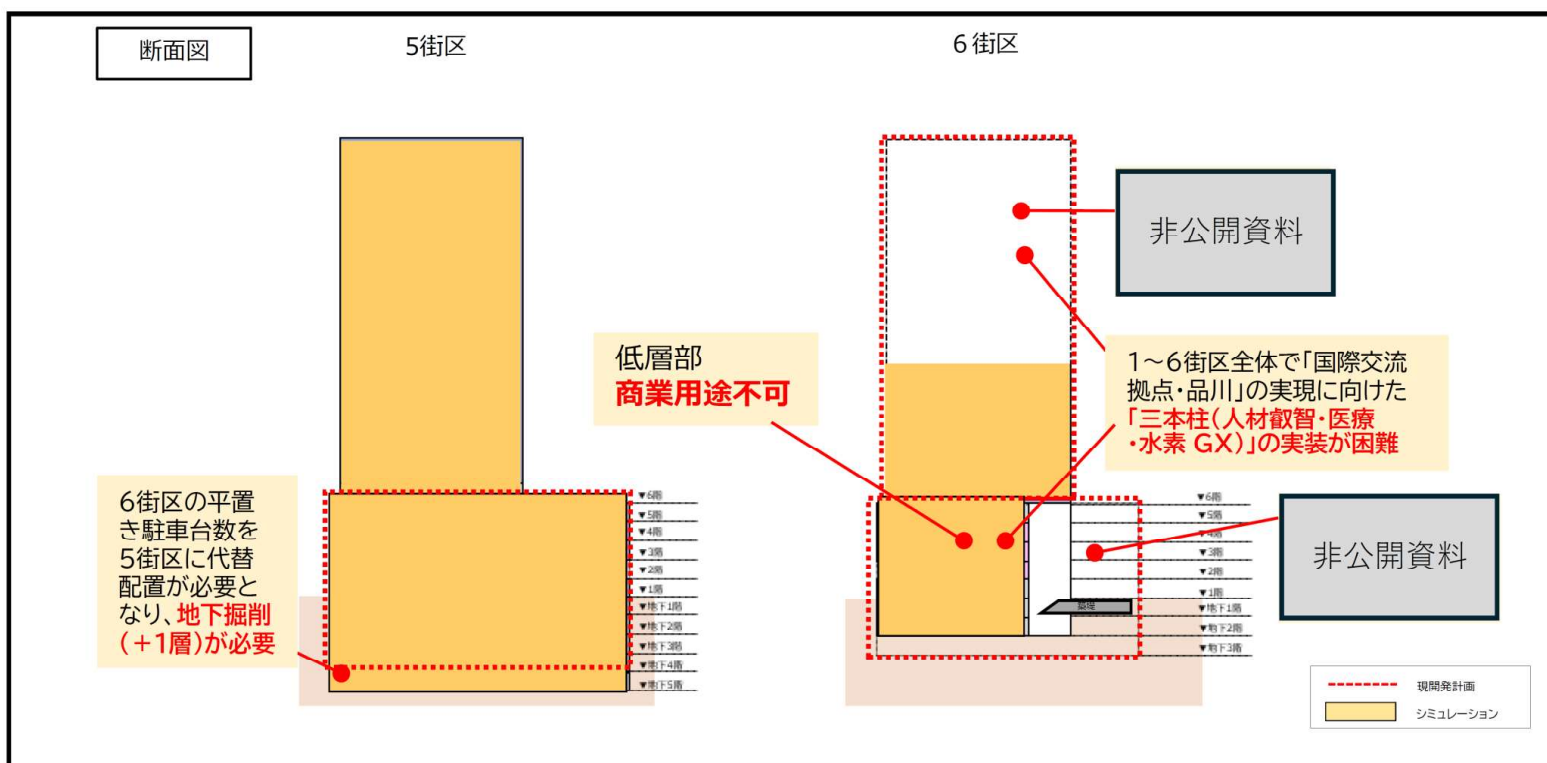


### 開発計画への影響

- ・線路直下における地下車路設置に伴う大規模掘削や、開発計画として約2,000～3,000億円程度の価値棄損
- ・1～6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難
- ・車両動線上で交錯部が生じ、安全面に課題のある建築計画

6街区建物部(50m)と5・6街区間(50m)において、築堤部100m以上を現地保存をした場合の開発計画

## 非公開資料



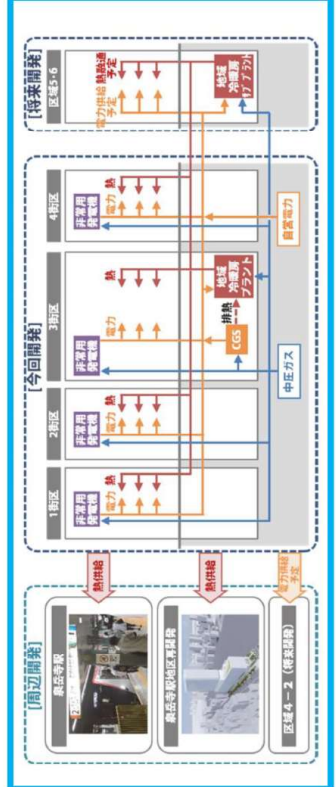
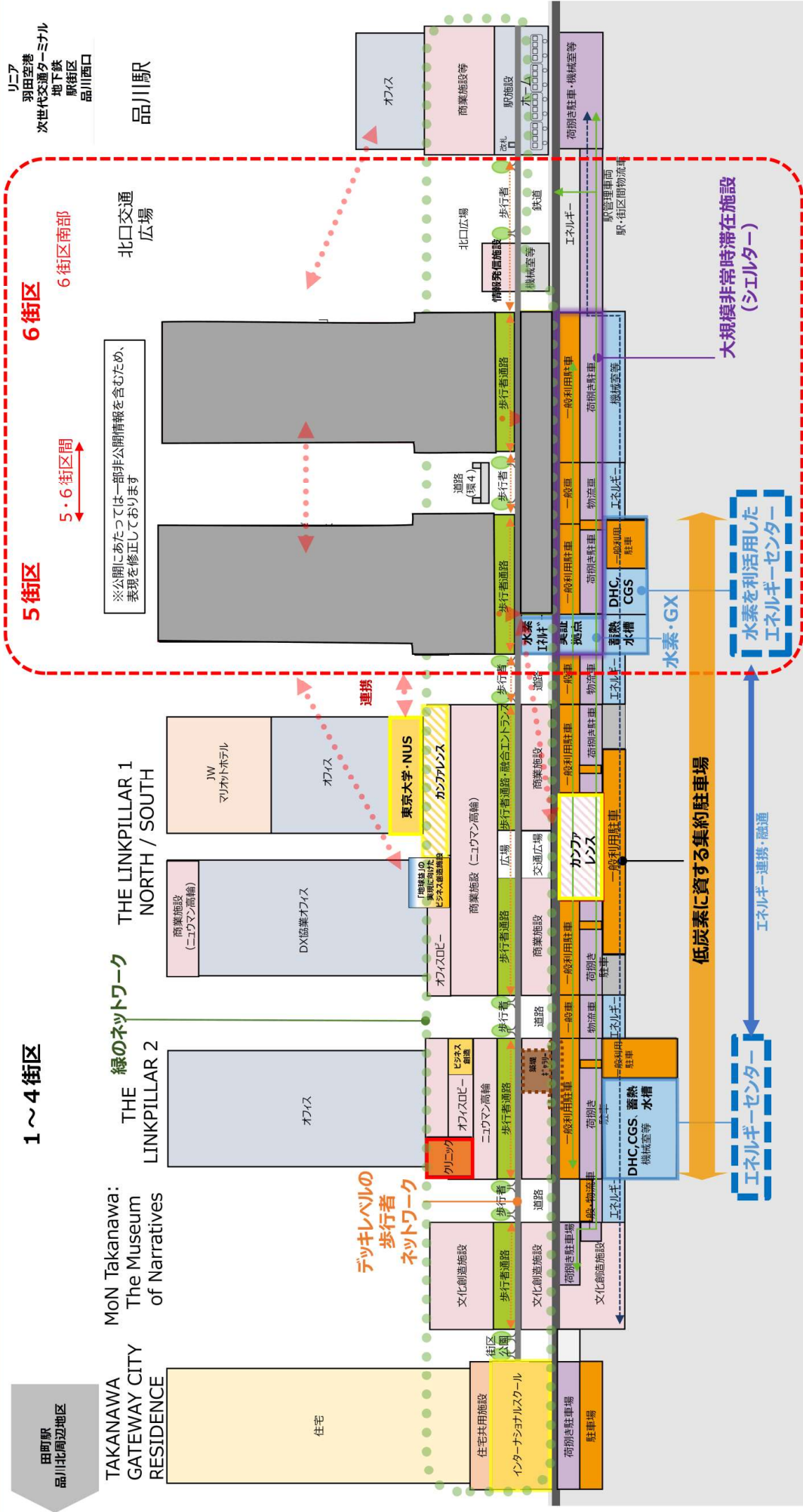
### ■ 開発計画への影響

- ・線路直下における地下車路設置に伴う大規模掘削や、開発計画として約2,000～3,000億円程度の価値棄損
- ・1～6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難
- ・車両動線上で交錯部が生じ、安全面に課題のある建築計画





# TAKANAWA GATEWAY CITY(1~6街区)・品川駅の開発計画案について【別紙4-2】

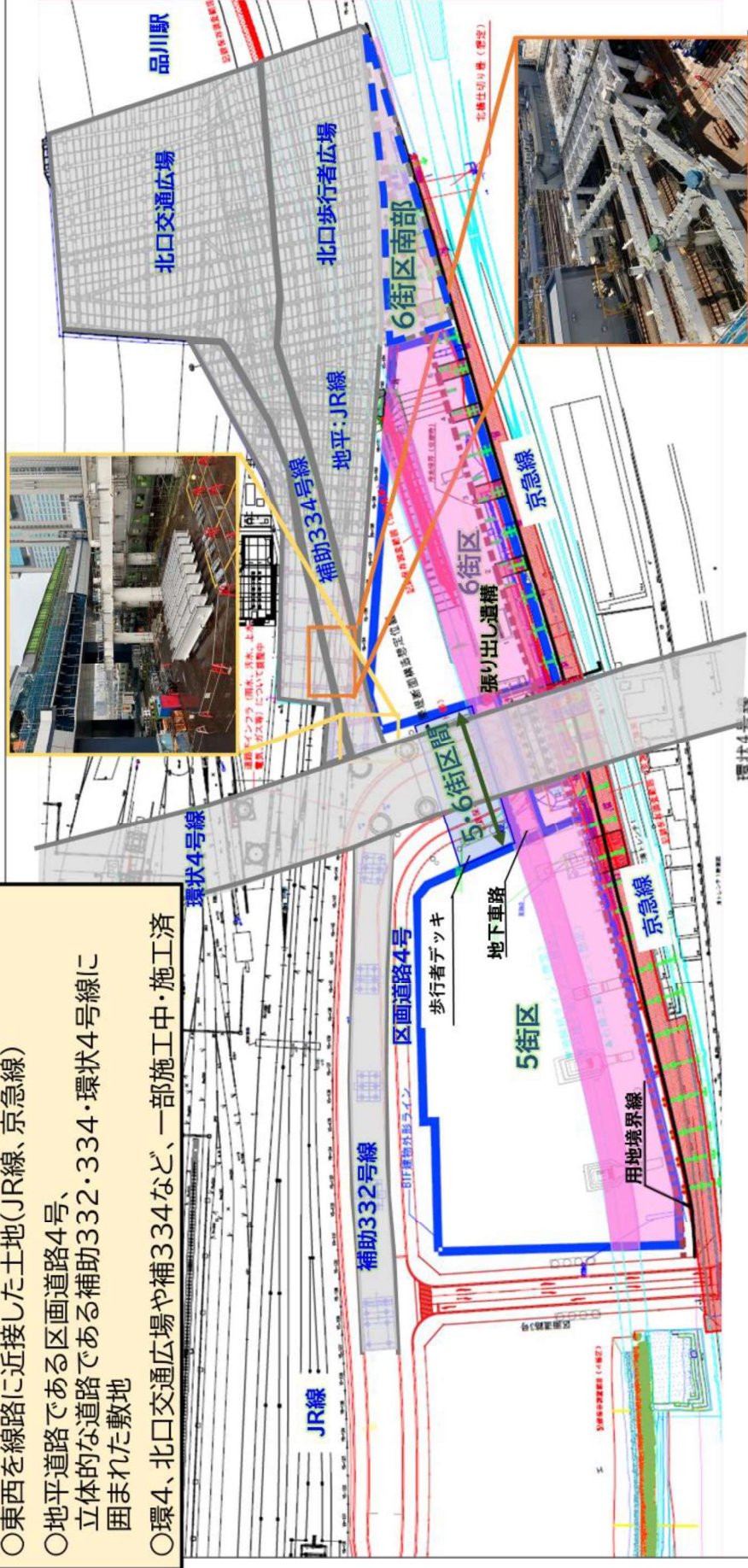


※5・6街区は事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続を踏まえたものではありません

TAKANAWA GATEWAY CITY (5・6街区)開発計画策定の前提となる現況・制約条件等【別紙4-3】

【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



【高輪築堤との関係】

- 開発計画部における築堤部面積の割合
- ・開発計画部面積:約19,300㎡
- ・開発計画部内築堤部面積: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



【取扱注意】  
本資料は無断複製  
・複写を禁じます

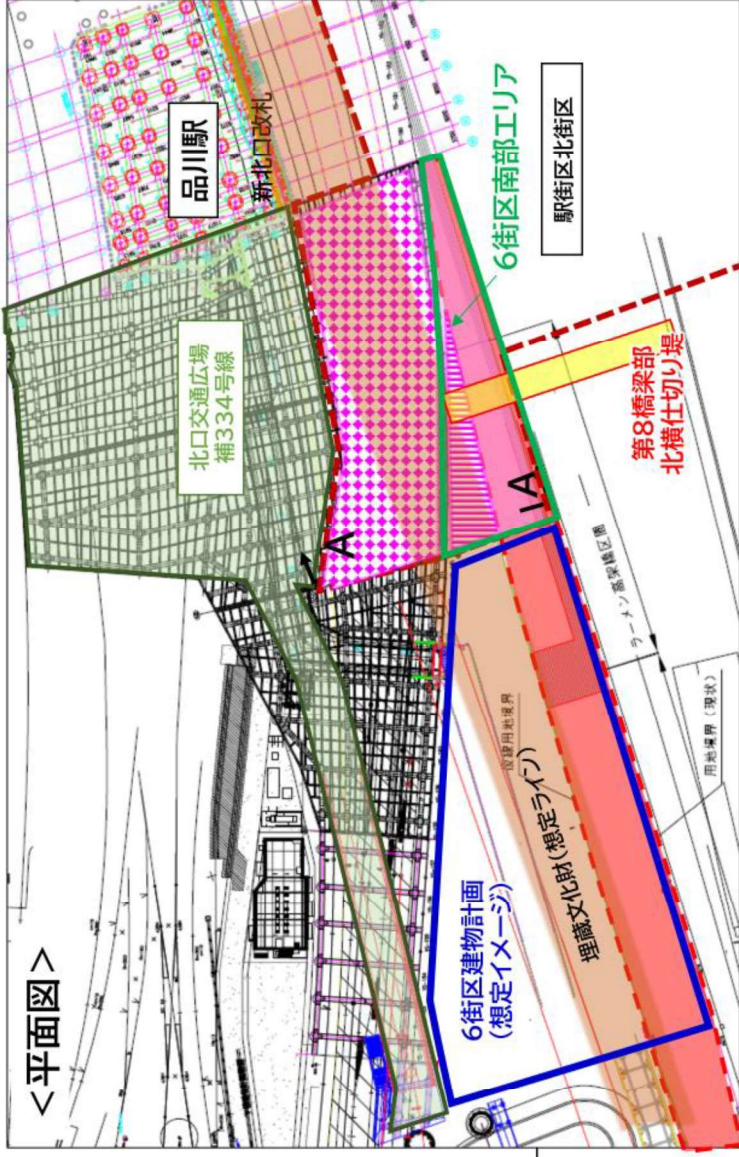
※現時点のイメージであり、  
今後変更となる場合があります

6街区南部における計画見直しを含めた現地保存の検討

【別紙5】

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

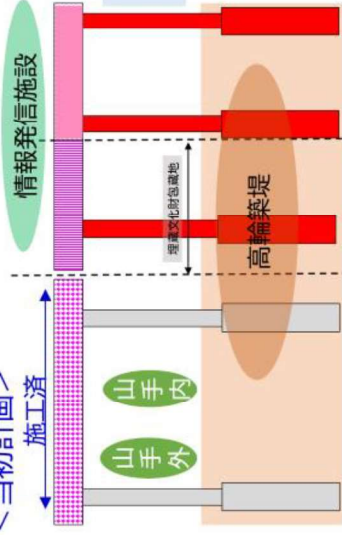
6街区南部の第8橋梁部北横仕切堤を含む範囲の現地保存(約115m)



見直し①

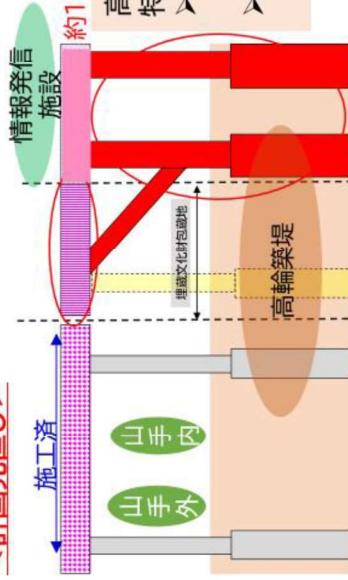
○デッキ部断面イメージ(A-A断面)

<当初計画>



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

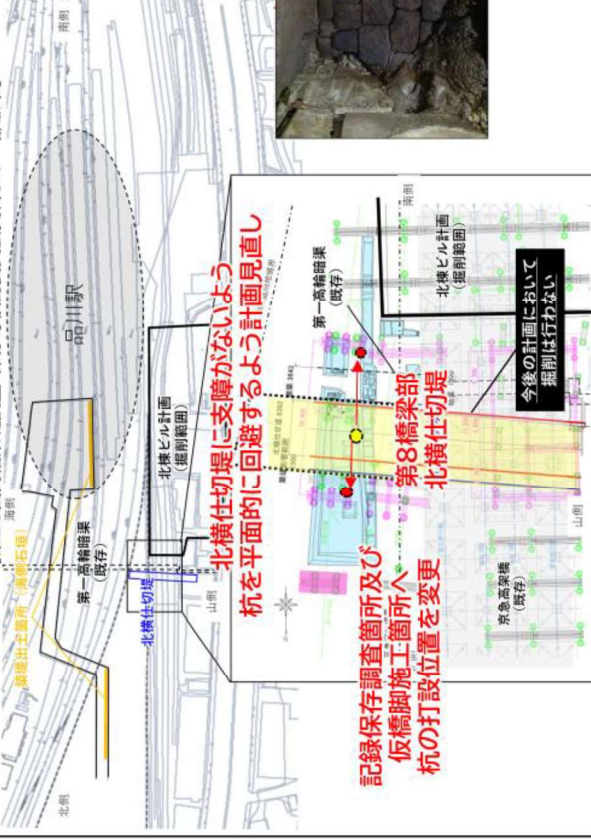
<計画見直し>



- 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  
【第23回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料より一部加筆】



記録保存調査箇所及び仮橋脚施工箇所へ杭の打設位置を変更



5・6街区における開発計画の見直しを含めた現地保存の検討について

【資料1-2】

【立地・基盤等】

- 西側：京急線連立事業施行中(東京都)
- 東側：5街区 区画道路4号及び補助332号線工事中(UR都市機構)  
6街区 2階レベル以上に補助334号線工事中(UR都市機構)
- 品川駅北周辺地区土地区画整理事業施行中(UR都市機構)
  - ・区画道路4号
  - ・補助332号線・補助334号線
- 環状第4号線工事中(東京都)

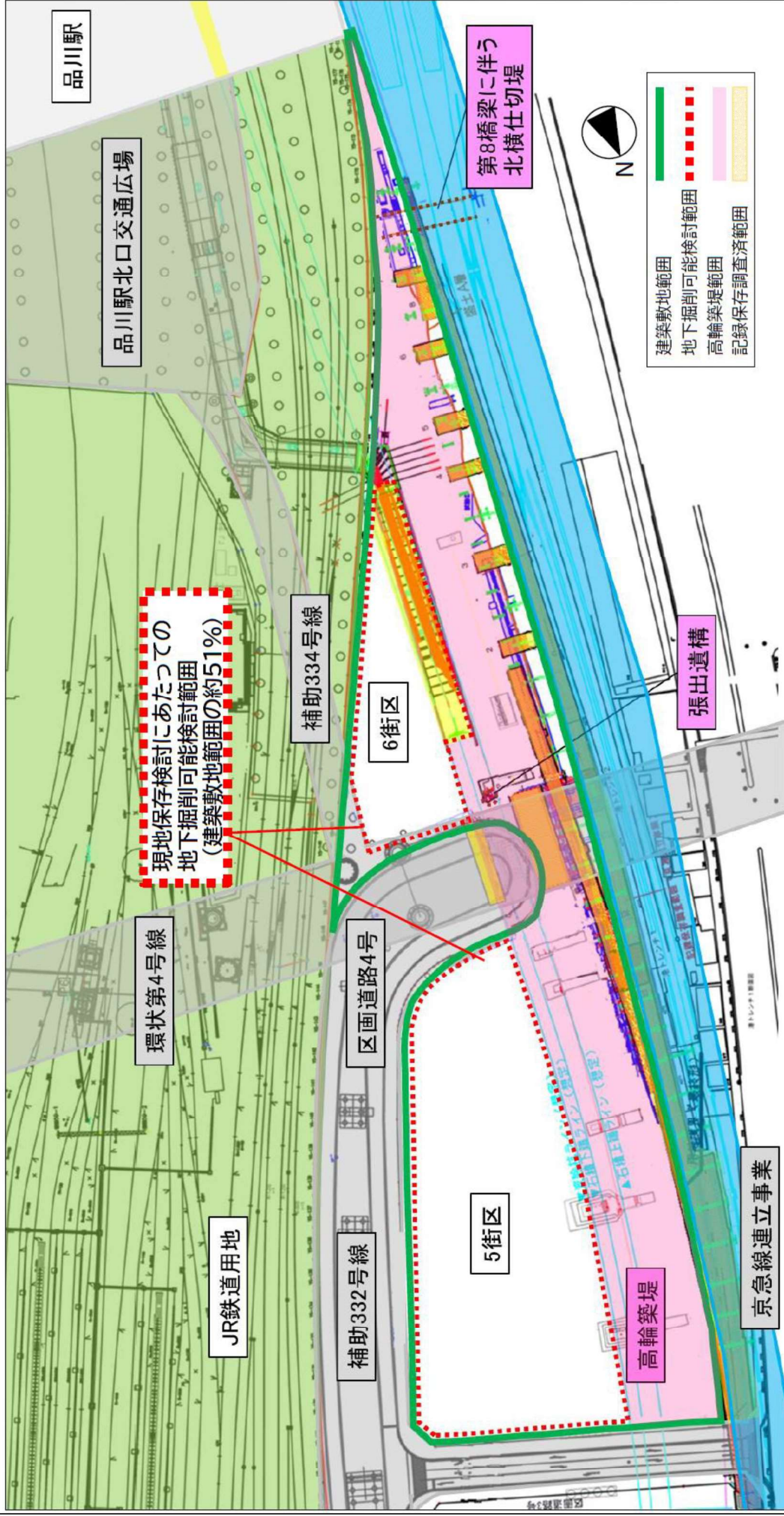
【高輪築堤】

- 確認調査状況に基づき、高輪築堤想定ライン(波除杭想定ライン)を設定
- 一部 記録保存調査実施済

第57回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料 文化財的価値(抜粋)

・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。高輪築堤跡の構造の多様性は構築方法の違いや構築時の工区を示すものである。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。

・6街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、4街区で検出された信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。








京急線連立事業

5・6街区における開発計画の見直しを含めた現地保存の検討について

【資料1-3】

【現地保存を行う開発計画の考え方】

・地下掘削可能な範囲(約51%)において、5街区6街区建物地階に必要な以下の機能を確保

-  : 建物コア(建物を成立させる縦動線・設備シャフト等)
-  : 建物コアに付随する必要な機能(車寄せや荷捌き等)
-  : 一般駐車場、駐輪場
-  : 車路
-  : 機械室、設備室

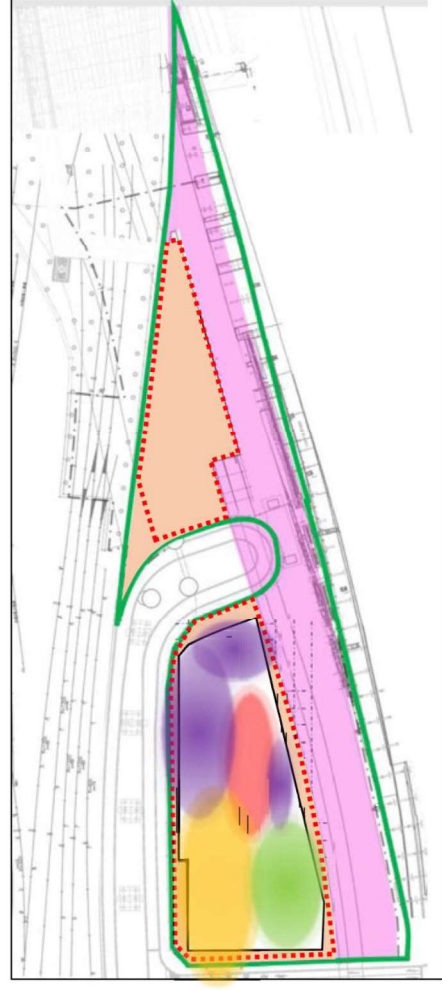


一般的な建築計画では採りえない  
前例のない大深度の建築計画

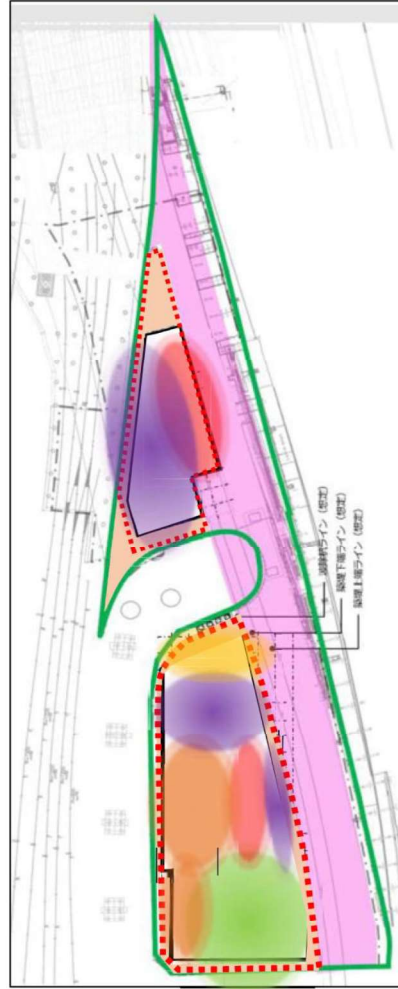
1階平面図



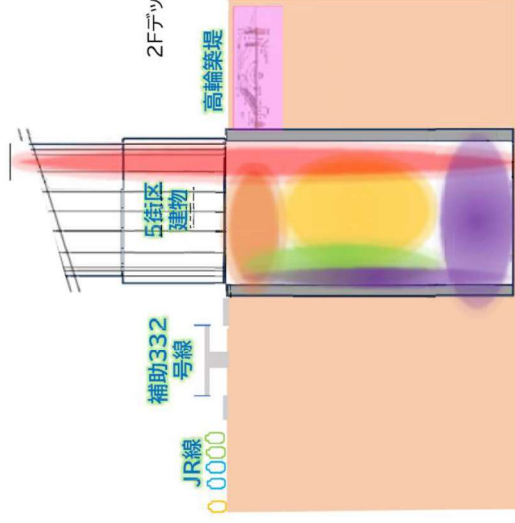
地下X階平面図



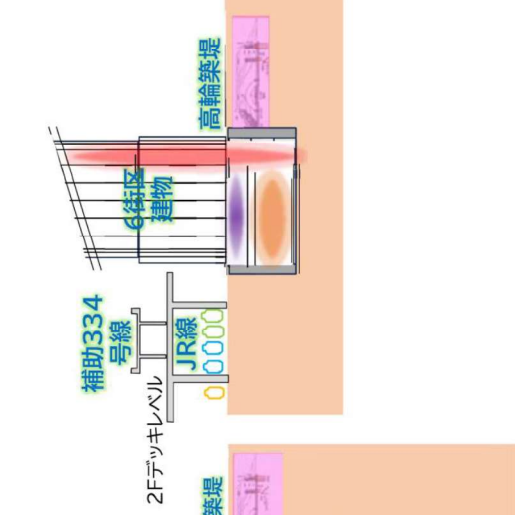
地下2階平面図



5街区断面イメージ



6街区断面イメージ



 : 建築敷地範囲
  : 地下掘削可能検討範囲
  : 高輪築堤範囲

5・6街区における開発計画の見直しを含めた現地保存の検討について

【資料1-4】

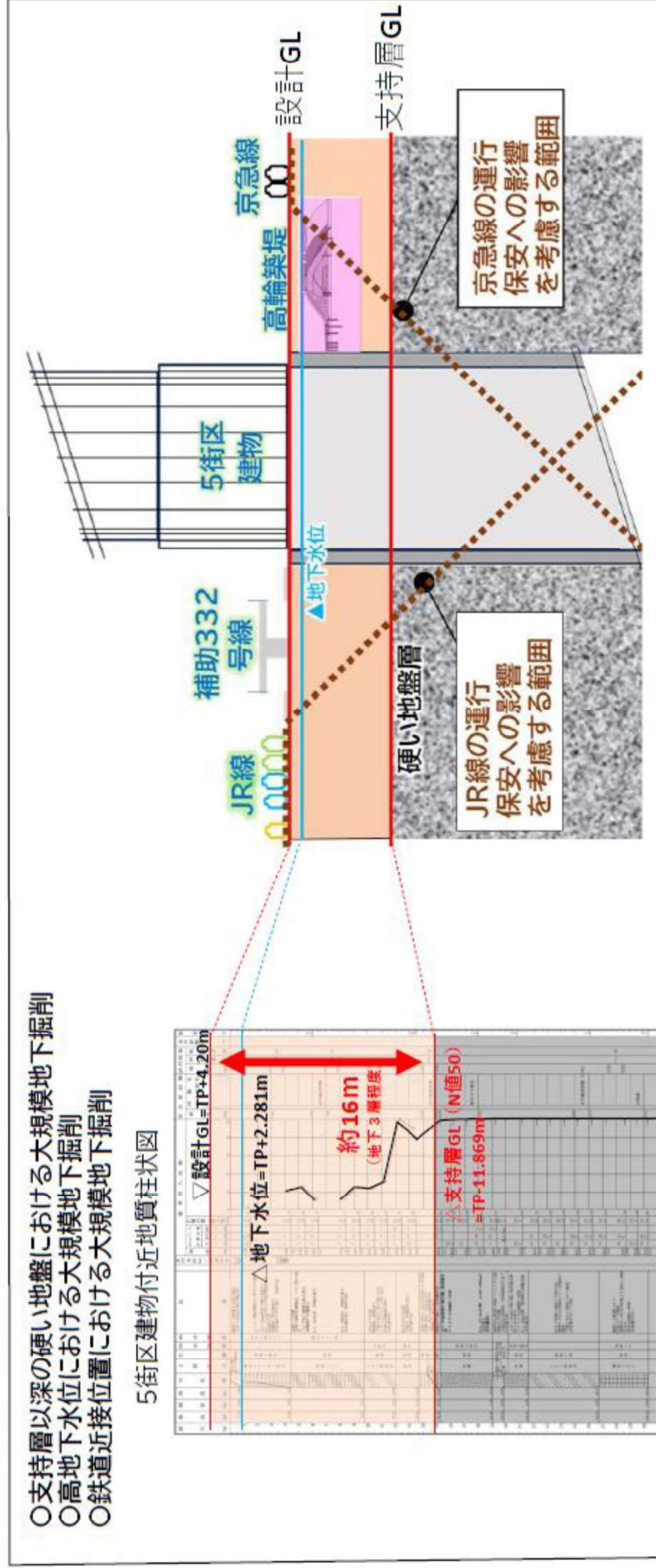
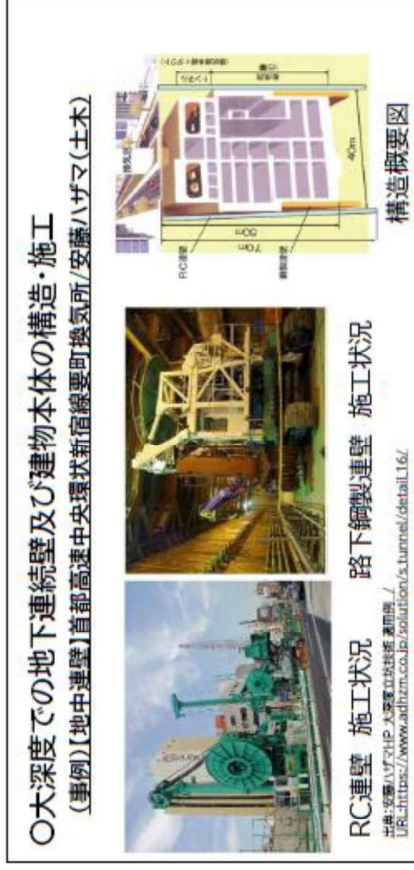
● 検討結果(とりまとめ)

① 開発計画の実現困難性

- (更なる具体的な検討を行う場合には、詳細な構造・施工計画及び関係行政等との協議が必要)
- ・ 構造・施工上の困難性
  - 前例のない大深度での地下連続壁及び建物本体の構造・施工
  - 支持層以深の硬い地盤における大規模地下掘削
  - 高地下水位における大規模地下掘削
  - 鉄道近接位置における大規模地下掘削
  - 近接位置での大規模地下掘削に伴う高輪築堤への影響
- ・ 計画・協議面での課題
  - 地下多層駐車場における安全性の確保

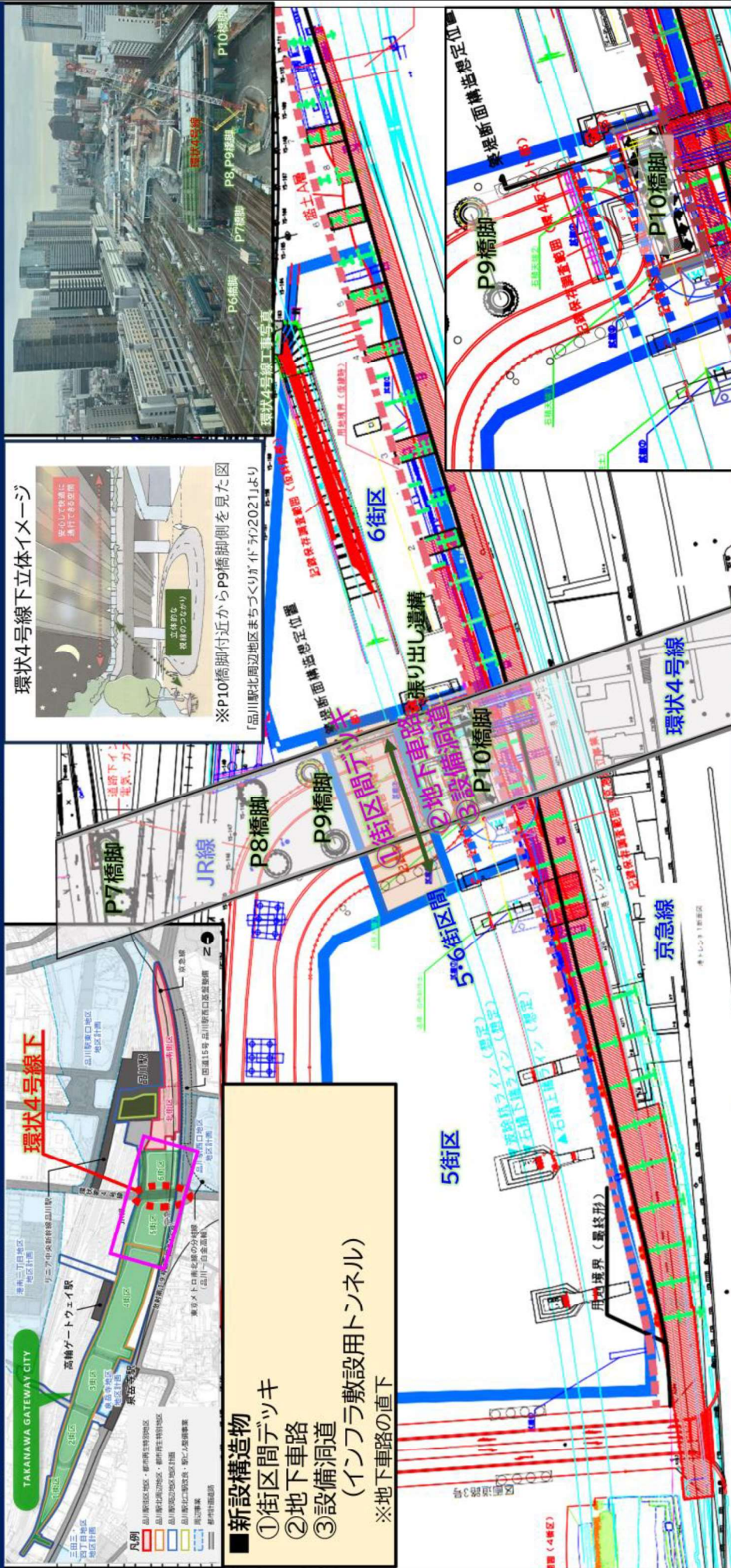
② 膨大な事業費の増加ならびに工期の長期化

➡ ①②より開発計画の見直しによる現地保存の実現は困難



# 5・6街区間における計画見直しを含めた現地地保存の検討

## 【別紙6-12】

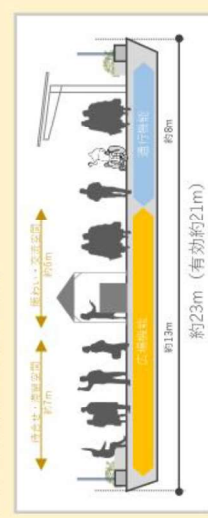


- 新設構造物**
- ①街区間デッキ
  - ②地下車路
  - ③設備洞道
- (インフラ敷設用トンネル)  
※地下車路の直下



### 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
- ※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)  
※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

### 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・マテリアルの構築
- ・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

**【取扱注意】**  
本資料は無断複製・複写を禁じます

デッキを中心とした歩行者ネットワーク  
※「品川駅北周辺地区まちづくりガイド2021」より

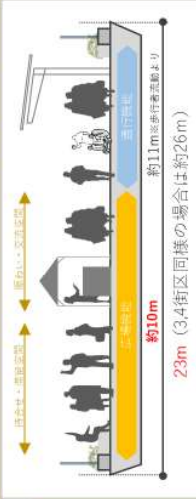
# 5・6街区間における計画見直しを含めた現地保存の検討

## 【別紙6-13】

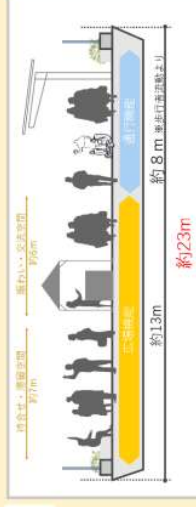
### ■現地の特徴及び課題:

- ①デッキや地下車路等の計画の前提
- ・3・4街区間と同様の規模・機能を確保
- ・デッキについては、3・4街区間と同様の機能を確保する場合は幅員26mとなるが、構造条件を加味し幅員23mで必要な機能を確保(今後協議)
- ・環4から地上への縦動線の有効幅員3mを、P9橋脚西側に先行確保(都市計画決定済)

### 5・6街区間デッキ



【参考】3・4街区間デッキ  
(※都市計画提案協議資料より)

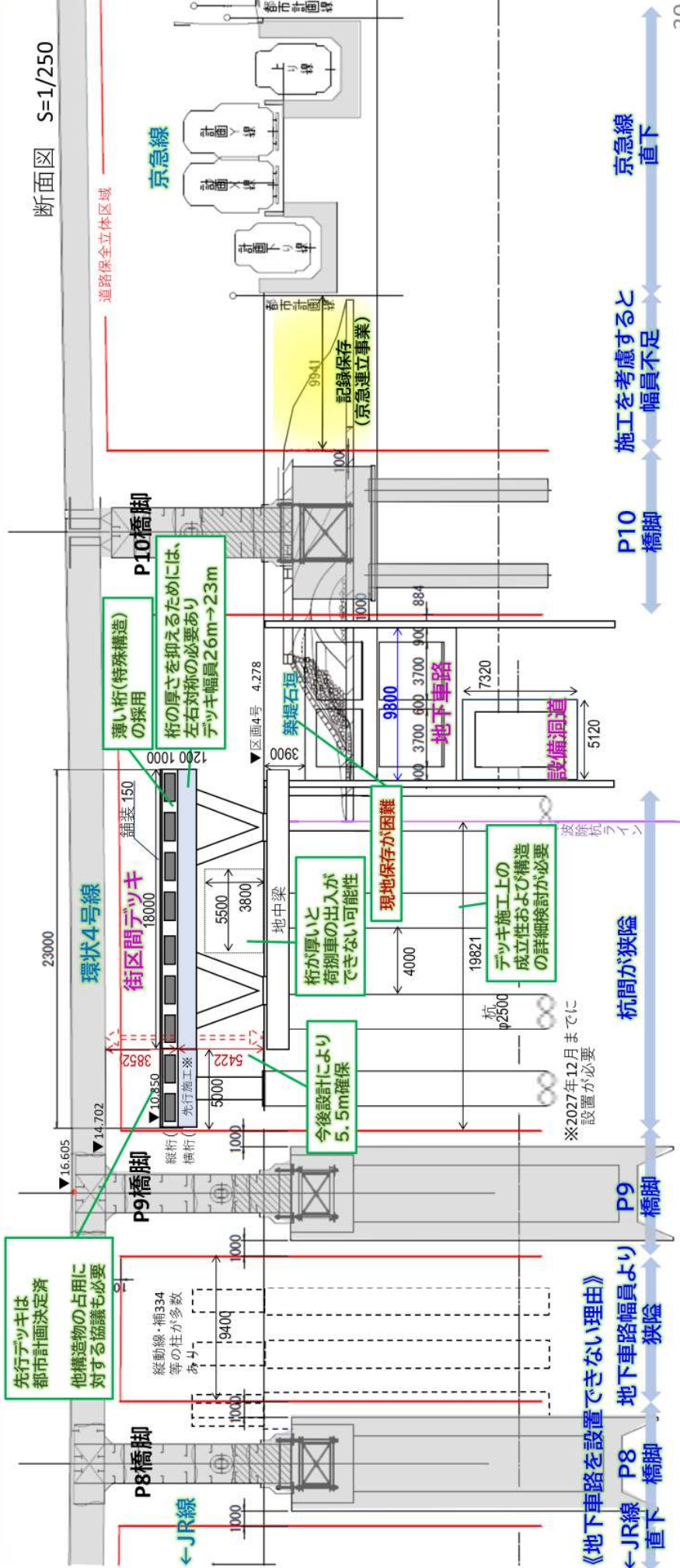


### ②高さ方向や構造的な制約条件

- ・環状4号線はTP16.605、デッキはTP10.850、地上(区画道路4号)TP4.278、道路空頭5.5m(港区の過去指導による)
- ・デッキの縦桁の特殊構造採用(※3~4街区間デッキはスパン24mで厚さ1.8m→5~6街区間デッキはスパン40mで厚さ1.0m)
- ・デッキの横桁の厚さを抑えるためには、左右対称とする必要がある

### 【取扱注意】

本資料は無断複製・複写を禁じます



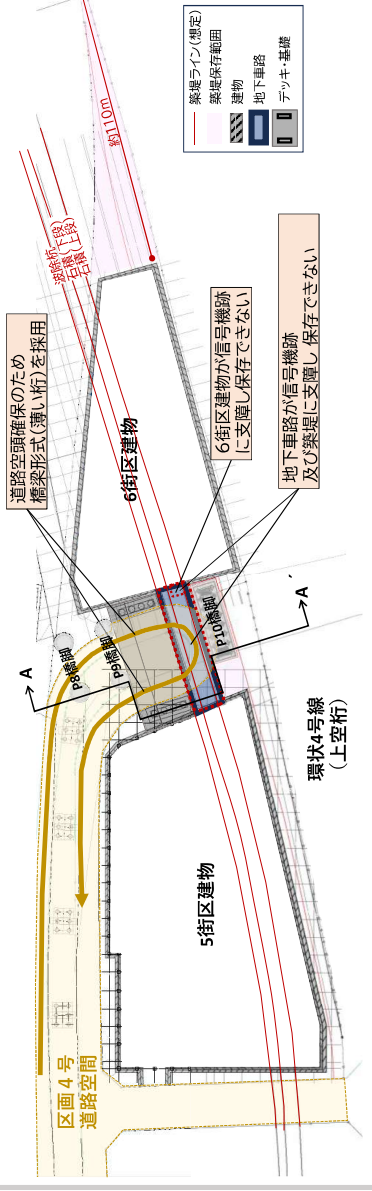
《地下車路を設置できない理由》  
←JR線 P8 地下車路幅員より狭險  
←P9 橋脚 狭險  
←P10 橋脚  
←施工を考慮すると幅員不足  
←京急線 直下

※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

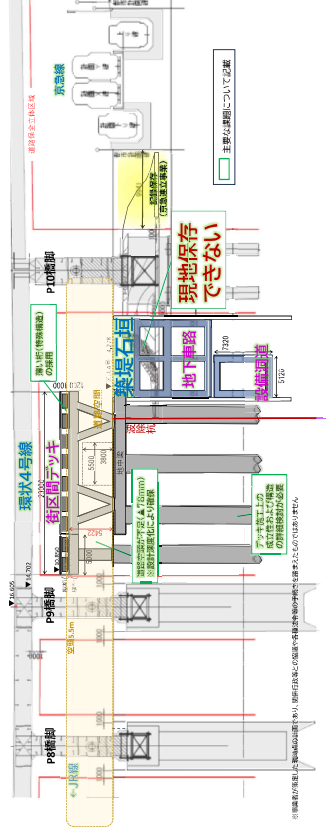
「5・6街区間」における、わが国最初期の信号機跡と推定される信号機跡と推定される信号機跡と推定される信号機跡と推定される信号機跡を踏まえた開発計画を検討(シミュレーション) 別紙1-6

現計画では、5・6街区間において地下車路と設備洞道が高輪築堤(信号機跡含む)と全面的に重なっており、築堤の現地保存が困難

平面イメージ



AA'断面イメージ

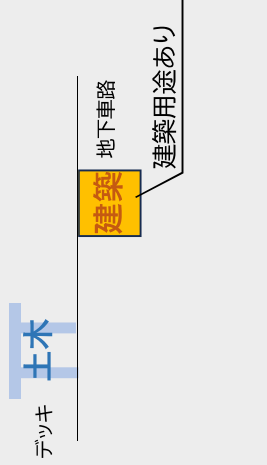


※令和7年4月9日第54回委員会資料【別紙6-13】を一部編集・加筆

5・6街区間における構造物の計画について、街区間デッキ・地下車路・設備洞道を同一構造物とするシミュレーションを実施中

同一構造物として整備する場合、設計等の基準から一体の建築構造物になる

《現計画及び類似の構造物(1～4街区)の取り扱い》



変更

《同一構造物化》

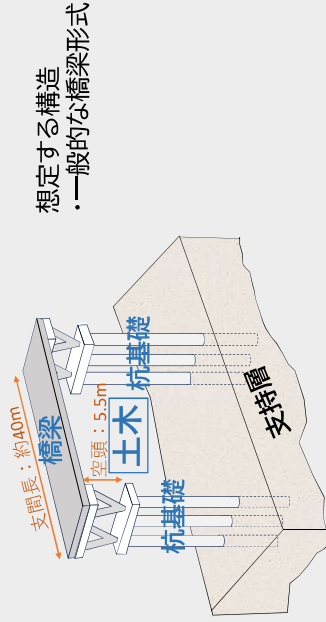


今回検討ケース

建築法令適合等への認証に関する行政協議等が必要となる  
※建築構造物が土木構造物を支える構造事例が見当たらず適用・認定にハードルがある

構造の特殊性

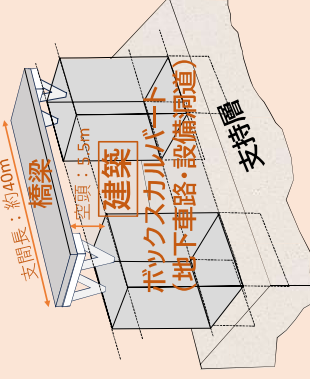
《現計画の街区間デッキ構造物イメージ》



想定する構造  
・一般的な橋梁形式

変更

《一体構造物のイメージ》



想定する構造  
・街区間デッキ桁を橋脚で支え、下部は地下車路・設備洞道のボックスカルバートにて支持  
・ボックスカルバートは強固な地盤上に場所打ち(直接基礎)

一般建築物とは大きく異なる特殊な構造

「5・6街区間」における、わが国最初期の信号機跡と推定される信号機跡の「現地保存」のご要望を踏まえた開発計画を検討(シミュレーション)

別紙1-7

5・6街区間において対応が必要となる与件等

- ① 道路上空に街区間デッキを設置
  - 下部の道路空間を阻害しない構造
  - ⇒ **道路空間確保のため、長大スパン(約40m)と桁厚低減(1m程度)を両立させる必要がある**
- ② 一体的な建築構造物として整備
  - 建築構造設計・照査への対応
  - ・ 建築物として個別与件について**建築行政への確認が必要**(長期間化)
  - ・ 構造検証にあり場合により追加の設計計算等が必要(長期間化)
  - 部材等の仕様変更や追加への対応
  - ・ 特殊材料は性能評価の**特別な手続が必要**(大臣認定、委員会等)

建築基準法(抜粋)

第37条(建築材料の品質)

建築物の基礎、主要構造部その他安全上、防火上又は衛生上重要である政令で定める部分に使用する木材、鋼材、コンクリートその他の建築材料として国土交通大臣が定めるもの(指定建築材料)は、次の各号のいずれかに該当するものでなければならぬ。

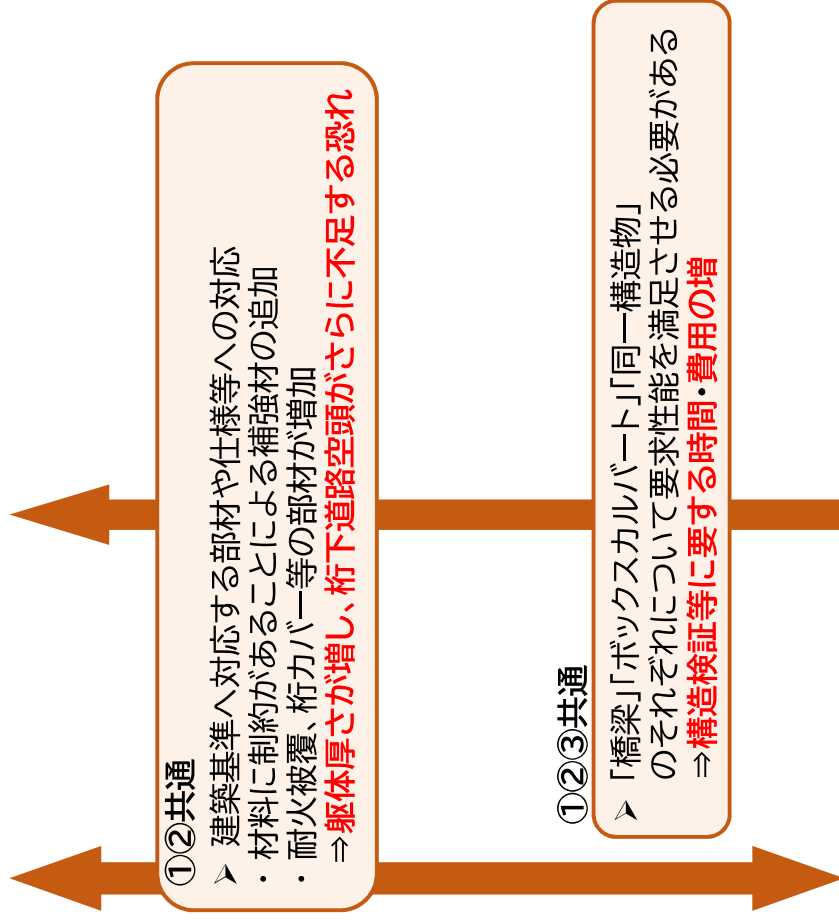
- 一 その品質が、指定建築材料ごとに国土交通大臣の指定する日本産業規格又は日本農林規格に適合するもの
- 二 前号に掲げるもののほか、指定建築材料ごとに国土交通大臣が定める安全上、防火上又は衛生上必要な品質に関する技術的基準に適合するものであることについて国土交通大臣の認定を受けたもの

第38条(特殊の構造方法又は建築材料)

この章の規定及びこれに基づく命令の規定は、その予想しない特殊の構造方法又は建築材料を用いる建築物については、国土交通大臣がその構造方法又は建築材料がこれらの規定に適合するものと同等以上の効力があると認められる場合には、適用しない。

③ 環状4号線の橋脚(設置済)と築堤との間に構造物を整備

- 環状4号線のP9橋脚と築堤(波除杭)の空間に構造物を配置
- ⇒ 一体構造物は、地下部分の必要内空寸法・部材厚の確保が必要
- ⇒ **暫定デッキと一体構造物を地下に配置する**にあたり構造物及び施工寸法についての検討が必要



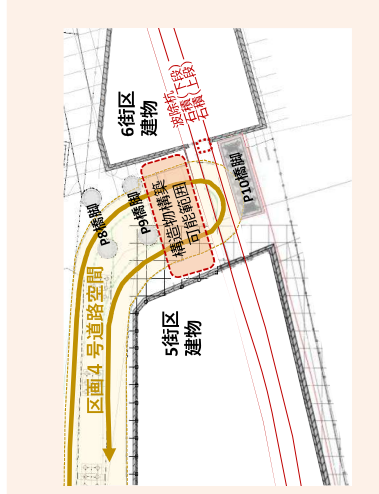
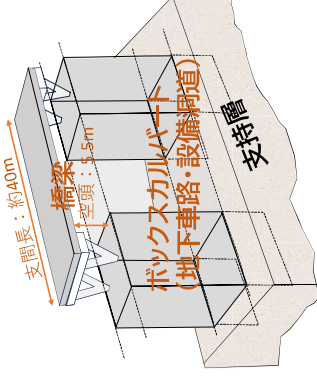
①②共通

- 建築基準へ対応する部材や仕様等への対応
- ・ 材料に制約があることによる補強材の追加
- ・ 耐火被覆、桁カバ―等の部材が増加
- ⇒ **躯体厚さが増し、桁下道路空頭がさらに不足する恐れ**

①②③共通

- 「橋梁」「ボックスカルバート」「同一構造物」のそれぞれについて要求性能を満足させる必要がある
- ⇒ **構造検証等に要する時間・費用の増**

一体の建築構造物



5・6街区間における「同一構造物案」の成立については、確認を得るために詳細な構造検討や協議等が必要

(1) 海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部100m以上の区間の「現地保存」のご要望を踏まえた開発計画を検討(シミュレーション) 別紙1-2

### ①5街区建物部

# 非公開資料

5街区建物部において、築堤部100m以上を現地保存をした場合に想定される開発計画への課題を検証した  
想定される課題

- 「建物コア」及び「建物コアに付随する機能」の規模が小さくなり、高層部(収益床)が一部整備できない。  
築堤部100m以上の現地保存により、低層部(収益床)が一部整備できない。  
⇒ 1～2千億規模の価値の棄損
- 「大規模機械式駐車場」が配置できないため、地下「平面駐車場」で必要台数の整備が必要  
⇒ 1千億規模の工事費の増  
⇒ 開発計画として、2千億～3千億程度の価値棄損
- 「上下フロアを繋ぐ車路スロープ」の位置が限定されるため、動線上で交錯部が生じる

事業性

工事費  
工期

安全面

(1) 海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部100m以上の区間の「現地保存」のご要望を踏まえた開発計画を検討(シミュレーション) 別紙1-3

## ②6街区建物部

# 非公開資料

6街区建物部において、築堤部100m以上を現地保存をした場合に想定される開発計画への課題を検証した

### 想定される課題

- 「建物コア」及び「建物コアに付随する機能」の規模が小さくなり、全ての高層部(収益床)と一部の低層部(収益床)が整備できない。  
築堤部100m以上の現地保存により、低層部(収益床)が一部整備できない。
- 「上下フロアを繋ぐ車路スロープ」が配置出来ず、地下に駐車場・荷捌きスペースが配置できず1階スペースで駐車場・荷捌きスペースの確保が必要となる。

事業性

建物価値

⇒ 開発計画として、価値の棄損が膨大

論点 5・6街区における、「高輪築堤の意義ある保存・継承」のあり方について

これまでの有識者検討会議でのご議論

まちづくりのあり方

- ・品川というまちの特性、品川のまちの使命
- ・品川のまちと高輪築堤の関係性

【両立の観点】築堤を活かしたまちづくりの観点】

高輪築堤の継承のあり方

- ・保存の考え方
- ・移築の考え方
- ・高輪築堤の継承のあり方

高輪築堤の価値のあり方

- ・高輪築堤の伝える価値
- ・高輪築堤の価値のあり方

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
- ・今後の取組みに活かしていくべきこと

文化財的価値

(高輪築堤調査・保存等検討委員会)

共有

これまでの調査・保存等検討委員会における検討状況のご共有

本日

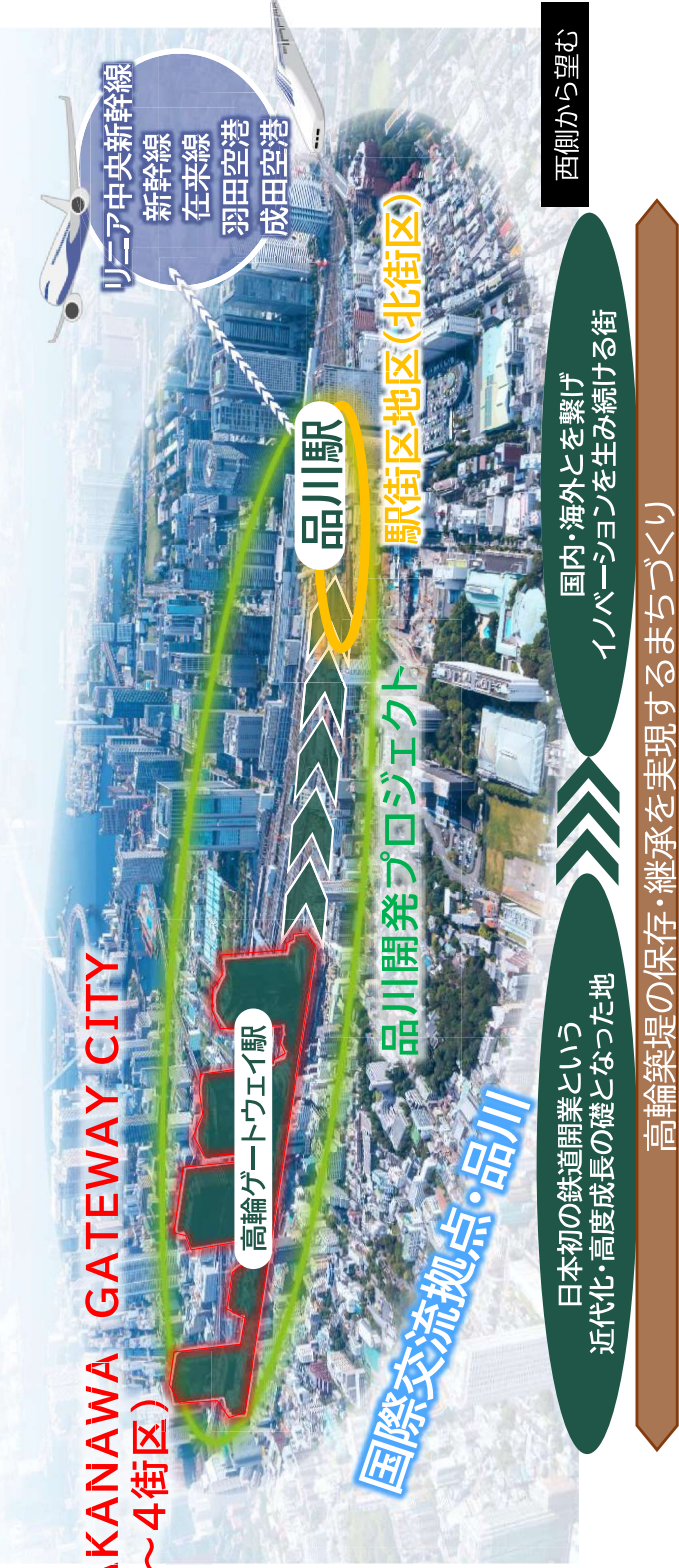
5・6街区における、高輪築堤の意義ある保存・継承等のあり方についてご意見を頂戴したい。

次回以降

有識者検討会議としてのご助言のとりまとめ







非公開

「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」

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・バリエーションアップさせ  
「国際交流拠点・品川」を実現



国際イノベーションのDNA  
地球益

基盤  
建物

国内外の玄関口として稀有な立地  
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

世界から人財・資金・企業等が集積する  
産官学の共創パートナーとの連携  
国内・海外とを繋げイノベーションを生み続ける街

重大疾病の早期発見  
新薬へのリアルタイムアクセス  
構想例：重大疾病検査センター、創薬・治験ラボ  
水素ステーション  
ゼロカーボン達成  
街のレジリエンス確保  
実証例：水素燃料電池

秀でた才能の発掘・伸長  
リスクテリング  
構想例：社会人大学  
国際バカロレア教育

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～

国家戦略特別区域計画の内閣総理大臣認定(土地区画整理事業等の都市計画決定)

2025年3月27日  
まちびらき  
都市計画等手続き→工事  
今後

THE LINKPILLAR 1  
NORTH/SOUTH

THE LINKPILLAR 2

スタートアップ  
エコシステム形成

カンファレンス

医療  
フラットフォーム

環4

人財・叡智  
フラットフォーム

品川駅 駅前区

品川東口  
開発エリアへ

品川西口  
開発エリアへ

地上

地下

品川駅  
地下物流スペース

物流動線

水素・GX  
エネルギーセンター  
DHC, CGS

街のレジリエンス強化・災害時の電力・熱確保

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

高輪エリアへ

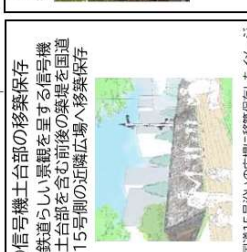
高輪築堤の保存・継承を実現するまちづくり※1



○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  
・築堤・地下回廊を見上るイメージ



○第7橋梁部現地保存(3街区)  
当時の顔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  
・THE LINKPILLAR 2から第7橋梁部を眺めるイメージ



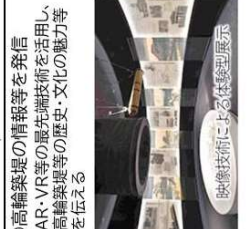
○信号機土台部の移築保存  
鉄道らしい景観を呈する信号機土台部を含む前後の築堤を国道15号側の近隣広場へ移築保存  
・国道15号沿いの広場に移築保存したイメージ



○高輪築堤の記憶・連続性を表現するランドスケープイメージ  
○築堤AR体験



○丁寧かつ貴重な記録保存調査の実施  
一部記録保存調査等実施  
一部記録調査実施



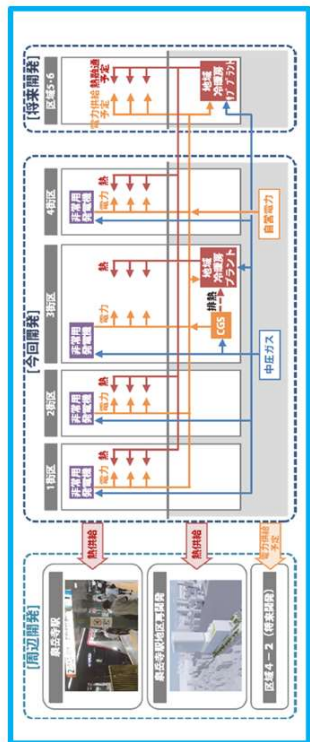
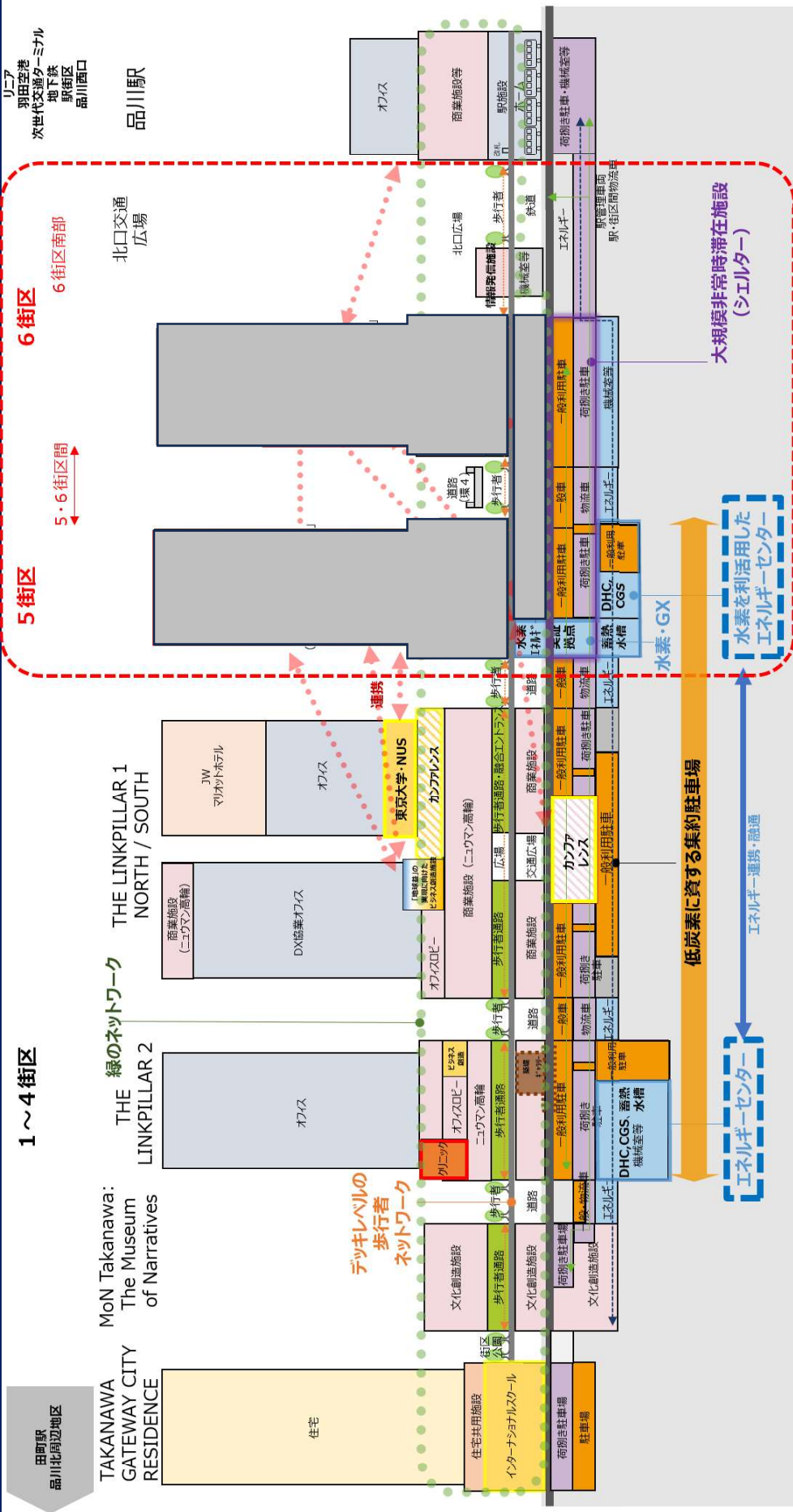
○高輪築堤の情報を発信  
AR・VR等の最先端技術を活用し、高輪築堤等の歴史・文化の魅力等を伝える  
映像技術による体験型展示



○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





※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

「品川駅北周辺地区まちづくりガイド」が2021より

品川駅周辺地区地区計画企画提案書(2018)より

## 【展示施設のコンセプト】 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

- 【ねらい】
- ・ 鉄道開業が当時の暮らしや文化に与えた変化（「時間の概念」、「移動・陸上輸送の概念」、「動力の概念」）を通して、近代化(技術発展)のインパクトを感じる。
  - ・ 高輪周辺地域の変遷と、高輪築堤の築造によって鉄道が開業し今に至るまでについて、高輪周辺地域や日本が大きく変化した変遷を紹介する。
  - ・ 過去・現在・未来の時間経過のなかで鉄道が社会へもたらした役割の変化を感じ、近代化イノベーションのはじまりの場というイメージを醸成する。



2024年度～

【凡例】 ■ 史跡指定地 □ 移築公開 ■ 記録保存

**1** 築堤石を活用した  
ランドスケープ・体験学習機能  
まちの記憶が浮かび上がる「ARナビゲーション」

まち全体にサインとして配置された築堤石を活用して、築堤への興味を喚起する情報を発信。まちの回遊性を高める。

■ 伝える内容

**E** 地域史 (築堤・まち・鉄道の関係)

**D** 人物 (鉄道開業を支えた人々)

**F** くらし・文化 (幕末から明治の社会変化)

2027年度～

**2** 公園部回廊  
日英の技術提携によって成り立った  
日本初の鉄道工事について知る  
「イノベーションコリドー」

築堤の建設技術や工事に関わった現場の人々の姿や想いを伝える展示計画とする。

■ 伝える内容

**A** 高輪築堤  
(文化財の復元保存・移築)

**B** 技術  
(築堤と日本初の鉄道建設)

**D** 人物  
(鉄道開業を支えた人々)

2027年度～

**3** 第7橋梁・展示スペース  
鉄道開業物語と鉄道がもたらした暮らし  
の変化をジオラマに浮かび上がらせる  
「29kmギャラリー」

高輪築堤や鉄道発展に関わる歴史や社会の変化、人々の想い、当時の時代背景、高輪の地の変遷も含め伝える展示計画とする。

■ 伝える内容

**A** 高輪築堤  
(文化財の復元保存・移築)

**C** 鉄道史  
(鉄道発展のあゆみ)

**D** 人物  
(鉄道開業を支えた人々)

**E** 地域史  
(築堤・まち・鉄道の関係)

**F** くらし・文化  
(幕末から明治の社会変化) (鉄道が産業に与えた影響)

2027年度～

**4** 駅前案内機能  
高輪築堤エリアの全体構  
成がわかる  
「築堤案内機能」

まちの全貌を見れる立地を活かし、高輪築堤エリアや周辺地域の全体像がわかる案内機能として整備する。

■ 伝える内容

**H** 高輪築堤の立地  
(築堤とまちの関係)

2030年頃

**5** 情報発信施設  
日本の発展を支えた鉄道歴史の  
当時と今を紹介する  
「鉄道遺構ステーション」

乗降客数の多い品川駅に隣接する立地を活かし、高輪築堤への誘客だけでなく、他地域の鉄道施設へ興味をひろげる情報を発信する。

■ 伝える内容

**G** 他地域との関わり  
(新橋-横浜間の29kmについて)

**C** 鉄道史  
(鉄道発展のあゆみ)

2033年度～

**6** 信号機土台部  
海の上に手作業で構築した  
築堤の構造物に実際に触れる  
「信号機スクエア」

まちのシンボルとなる中央広場の立地を活かし、築堤の遺物構造物断面に実際に触れられることを活かした展示を行う。

■ 伝える内容

**A** 高輪築堤  
(文化財の復元保存・移築)

**B** 技術  
(築堤と日本初の鉄道建設)

本開業  
築堤保存・公開工事完了後 2028年3月～

(2024年9月30日第12回国際交流拠点・品川における 高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議より(一部修正))

## 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



### 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を敷設された
- ・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
- ・鉄道史だけでなく、地域史においての意味
- ・土木構造物としての独自性や独特性があるというよりは、鉄道システムとして近代化に貢献した価値が高い。



### ② 高輪築堤の価値のあり方

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



## 観点:高輪築堤の継承のあり方

### ① 保存の考え方

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

(参考)2021年9月16日開催 第15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(築堤)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が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かわかる、ここにしかないデザイン
- ・高輪築堤をリスパクトしたデザイン
- ・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

<p><b>観 点</b></p> <p>まちづくりのあり方 (品川というまちの特性と使命)</p>	<p><b>【品川というまちの特性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>品川は近接する羽田空港のさざななる国際化や、リニア中央幹線の発着駅になるなど、<b>広域的拠点性が高まる稀有な場所</b>。(6)</li> <li>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)</li> </ul> <p><b>【品川のまちの使命】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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「一歩プロジェクト」である。(6)</li> <li>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。(7)</li> <li>品川の再開発に際して、<b>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、都市にとっても我が国最初の鉄道という歴史的価値が高いと高</b>いと思われるが、<b>土木構造物としての価値は議論の余地がある</b>。(6)</li> <li>「三池炭鉱専用鉄道」は、一つのストーリーを繋ぐ「システムの一歩」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美情。(7)</li> </ul> <p><b>【参考】</b></p> <p><b>【国家戦略特別区域の定義】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際的な経済活動の拠点の形成に資する事業を重点することにより、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法令で定める区域（国家戦略特別区域法第2条）</li> </ul> <p><b>【都市再生緊急整備地域の定義】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市の再生の拠点として、都市開発事業等を推進し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法令で定める地域（都市再生特別措置法第2条）</li> </ul>	<p><b>高輪築堤の価値のあり方</b> (文化財としての位置づけ)</p> <p><b>【「史跡旧新橋停車場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】</b> (国指定史跡としての本質的価値)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>史跡の本質的価値は世界遺産という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、引継ぎ運動している点が良い。(10)</li> <li>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)</li> <li>指定地だけではなく幅広く捉えて、価値も含めていけることが、この保存活用計画の中心内容である。(10)</li> </ul> <p>○日本近代化における重要な鉄道建設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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位置付けとして選定されたものである。土木構造物そのものとしての価値で選定されたものはない。高輪築堤についても我が国最初の鉄道という歴史的価値が高いと思われれるが、土木構造物としての価値は議論の余地がある。(6)</li> <li>「三池炭鉱専用鉄道」は、一つのストーリーを繋ぐ「システムの一歩」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美情。(7)</li> <li>高輪築堤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畳と比較しても、土木構造物として独自性や独特性があることは考えにくく、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)</li> <li>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)</li> </ul> <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"> <li>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)</li> <li>「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なつながりがあるのか、俯瞰する観点を持つと良い。(6)</li> </ul>
<p>これまでと今後の取組み (活かしていくべきこと)</p>	<p><b>【これまでの取組み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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、<b>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</b>。(6)</li> <li>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たことが大事で、引き続きその方向での取組みをお願いしたい。(8)</li> <li>プレス発表されている構想は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)</li> </ul>	<p><b>高輪築堤の継承のあり方</b> (文化財の保存・公開方法)</p> <p><b>【保存の考え方】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基本的には<b>現地保存が可能であれば最善だが</b>、様々な状況もあり、<b>次善の策として移築保存も考えられる</b>。(7)</li> <li>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)</li> <li>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伝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産もある。但し、移築する際には復元が正確でなければ価値が損なう。(6)</li> <li>信号機土台部の移築については、新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、価値はある。(10)</li> <li>一般論では、現地保存→移築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、<b>現地の具体的な状況に即して選択する方が良い</b>。(11)</li> <li>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)</li> <li>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、移築を種別的に捉えることが文化財保護と活用との観点から良いことだと考える。(11)</li> <li>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のも一つの方法である。(11)</li> </ul> <p>(参考) 高輪築堤の保存の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・確認された高輪築堤の遺構について、「希少性」「連続性」「歴史的価値性」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)</li> </ul>
<p>これまでと今後の取組み (活かしていくべきこと)</p>	<p><b>【継承の考え方】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>史跡だけでも<b>たくさん価値が共存し、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</b>と思う。(6)</li> <li>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)</li> <li>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「プレゼンティブ(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しものを残している。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重要。(8)</li> <li>文化財継承においては、モノだけでなく人も大事なという考え方になっている。価値を維持しつつ、人に楽しんでもらう、繰り返し来てもらえる活用・展示が実現できると良い。(7)</li> <li>「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のが良いと思う。(7)</li> </ul>	<p><b>【これまでの主な「意見」(第⑥回〜第⑫回)</b></p>

# 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

(2024年9月30日第12回「国際交流拠点・品川」における「高輪築堤等の価値・あり方」に関する有識者検討会議より(一部修正))

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)
	<p>【品川のまちと高輪築堤の関係性】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>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)</li><li>築堤出土で付加価値が高まった文化創造機体の活用によって、品川地区全体の価値を高めて、賑わいをもたらしたい。(7)</li><li>国家戦略特区としての品川における開発の公益と、文化財を守るための公益の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が得られる利益、公益の説明を頂きたい。(8)</li><li>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)</li><li>「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ようという考え方」が重要か、という観点から相応しいのではないかと。(8)</li><li>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)</li><li>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)</li><li>人が多く流れ居る地域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・歴史を持つように実感されるような地域づくりを念頭に置いてほしい。(10)</li><li>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)</li><li>文化の発信は多面的である。高輪築堤もただ過去のものとすることはなく、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)</li></ul>	<p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"><li>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、説明・展示できると良い。(6)</li><li>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)</li><li>近代遺産として、産業遺産としての価値を整理するうえで、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)</li><li>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と良い。(6)</li></ul> <p>○海上に鉄道を走らせるために建設された鉄道敷</p> <ul style="list-style-type: none"><li>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で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)</li><li>築堤開業当時の雰囲気やわかることにはないデザインであったとしても、高輪築堤の跡絵は、ストーリーアナーチャードなどで工夫して再現できるのではないか。海上築堤であったことも重要な記憶の一つであり、それをどう表現するか工夫があると良い。(8)</li></ul> <p>○水運と陸運の結節点に建設された築堤の橋梁</p> <ul style="list-style-type: none"><li>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、養殖場したり、伊豆の物産を集めて商売を行ったりと、様々な使われ方をしていたようである。(12)</li></ul> <p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"><li>東海道との間をつなぐ南北の仕切堤があったことや、東海道側に車道の河岸階級の維持のために第7橋梁を造舟でできたこと、築堤から、鉄道史だけではない、地域史における意味もある。(10)</li><li>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ことと理解してもらおうことや、その希少価値を適切に理解してもらおうことが望ましい。(7)</li></ul> <p>※「保存活用計画」に記載の無い観点</p> <ul style="list-style-type: none"><li>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取る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価値がある。(6)</li></ul>	<p>【様々な継承方法】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>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等を活用して歴史を伝える空間作りが肝要。(6)</li><li>ARは考古学の遺跡でも使われる。例えば、4街区の弧を描く軌道らしき風景や、築堤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)</li><li>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)</li><li>日本の近代史の物語の中に高輪築堤がある、ということをも未来へ伝えるために、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)</li><li>それぞれ別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)を活用して連続的な施設があったことをデザインで可視化したり、築堤があったかと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)</li><li>日本初の鉄道に鉄軌道を採用した歴史的背景を様々な場所で語り、床面にデザインにも活かしてほしい。(9)(12)</li><li>置かない方が良い。(9)(12)</li><li>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)</li><li>築堤開業当時の雰囲気やわかることにはないデザインであったとしても、高輪築堤の跡絵は、ストーリーアナーチャードなどで工夫して再現できるのではないか。海上築堤であったことも重要な記憶の一つであり、それをどう表現するか工夫があると良い。(8)</li><li>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)</li><li>語られた「なるほど、このように表現もできるのね」と感じてもらうことが、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)</li><li>ここを訪ねたら特別な場所だと感じてもらえるようなデザインを、どこにでもあつた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)</li><li>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できない点に難しい。見た人に伝わる工夫が必要である。(9)</li><li>本場者が石の使われ方を見て、当時の石垣と違っていただけのものが重宝。(9)</li><li>4街区と3街区の間の道路横断部の仕上げ等で、築堤が対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ほしい。(10)</li><li>仮座席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、上手く活用していきたい。(10)</li><li>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)</li></ul>	<p>【今後の取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>高輪では、ここが日本の近代史の出発点であること、新橋～横浜間における築堤の全体像を説明・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。(6)(7)</li><li>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したい。(6)</li><li>跡絵を展示する際は、現在の位置を示す解説があるといい。(8)</li><li>誰もか奪せぬ、話ができすぎる保存や展示、賑わいつくりが重要。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作る仕組みづくりも大切。(7)</li><li>東京都や港区と相談し、発掘調査の進捗を報告したい。(8)</li><li>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。(8)(9)</li><li>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)</li><li>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街区とは異なる「築堤があること」を踏まえた基本計画ができると良い。(9)</li><li>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)</li><li>物語のスタートに築堤があったということ、今までの築堤に至っている。どういうデザインなら良いのか、しっかりと検討してもらいたい。(10)</li><li>「これからの日本の成長を牽引する」にあたり、歴官字のうち、官の東京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)</li></ul>

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

