

第4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：2023年3月20日（月）14:30～16:30

場所：TKP ガーデンシティ品川 PREMIUM

次 第

【全体会】

(1) 開会

(2) 第3回（2/17）有識者検討会議 議事録確認 【資料1】

(3) 常設展示計画の考え方について 【資料2】

(4) 京急線連立および駅街区北棟・南棟の検討状況（報告）

- ・品川駅街区 計画概要 【資料3-1】
- ・品川駅街区 文献調査報告 【資料3-2】
- ・品川駅街区 建物・構造物の地歴調査、周辺試掘調査について 【資料3-3】

(5) その他

(6) 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3回）

開催記録

資料1

I 開催概要

日時： 2023（令和5）年2月17日（金曜日）10時30分～12時30分
場所： JR東日本現地会議室
出席者： 以下の通り

表出・欠席者一覧

有識者	・松浦 晃一郎氏（第8代ユネスコ事務局長）座長 ・木曾 功 氏（元ユネスコ日本政府代表部特命全権大使）副座長 【欠席】稲葉 信子 氏（国際機関 ICCROM 事務局長特別アドバイザー） ・中井 検裕 氏（東京工業大学 環境・社会理工学院 教授） ・西村 幸夫 氏（國學院大學 観光まちづくり学部 学部長） ・本保 芳明 氏（国連世界観光機関（UNWTO）駐日事務所 代表）
有識者 オブザーバー	・老川 慶喜 氏（立教大学名誉教授） 【欠席】小野田 滋 氏（鉄道総合技術研究所 アドバイザー） 【欠席】古関 潤一 氏（東京大学 社会基盤学専攻 教授） ・谷川 章雄 氏（早稲田大学 人間科学学術院 教授）
オブザーバー	・文化庁文化財第二課 史跡部門 ・港区教育委員会事務局 教育推進部 図書文化財課 ・港区街づくり支援部 ・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 ・公益財団法人東日本鉄道文化財団 鉄道博物館 学芸部
事業者	・独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 都心業務部 ・独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 基盤整備計画部 ・東日本旅客鉄道株式会社 構造技術センター ・東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模開発部門 ・東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部 まちづくり部門 ・京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部 品川開発推進部 ・京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 建設部
事務局	京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 建設部 東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模開発部門
サポート	パシフィックコンサルタンツ株式会社

当日配布資料：次第

- 資料 1 [第2回 12/26 有識者検討会議議事録（案）]
- 資料 2-1 [新橋～横浜間約 29 kmレジュメ]
- 資料 2-2 [停車場と停車場道の変遷]
- 資料 2-3 [新橋～横浜間約 29km 概要資料]
- 資料 3 [文化庁コメント]
- 資料 4-1 [保存活用計画概要]
- 資料 4-2 [公開・活用の考え方]
- 資料 5-1 [品川駅街区地区の計画]
- 資料 5-2 [品川駅街区における埋蔵文化財]
- 資料 5-3 [電留線部遺構調査進捗状況]
- 資料 5-4 [旧品川停車場関連の文献]
- 資料 5-5 [第8橋梁橋台部の南横仕切堤について]

II 議事要旨

1 開会

- 第3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。本日は有識者の稲葉氏、有識者オブザーバーの小野田氏、古関氏が欠席となる。（事務局 JR）

2 第2回有識者検討会議（12/26）議事録確認

- 前回議事録について、指摘した点を修正いただいている。（座長）
- 富岡製糸場はフランスの技術を取り入れた代表的な史跡であり、建物等の原形が残されていることに世界遺産としての意義がある。鉄道遺構の残存物は少ないが、築堤が少し残っている。本日は新橋～横浜間の全体像を確認したい。（座長）
- 他に修正意見がなければ前回議事録は確定とする。（座長）

3 文化庁見解（保存方針について）

- 世界遺産の富岡製糸場、新橋～横浜間鉄道は共に明治5年、明治政府の近代化の象徴である。築堤の保存は重要だが、新橋～横浜間鉄道の全体像を説明してほしい。（座長）
- 文化遺産として新橋～横浜間全体をどう考えるか文化庁の見解を知りたい。（座長）
 - ← 新橋～横浜間において築堤よりも南方は残りが良くないと認識する。（文化庁）
 - 築堤のことだけではなく、全体として他の文化財などと比較してどう考えるか知りたい。（座長）
 - ← 他の停車場等はほとんど遺構が残っていないので指定は難しいと考える。築堤より南方についてこれ以上の史跡範囲の拡大はないだろうと考える。（文化庁）
 - 了解した。（座長）
- 有識者会議の位置づけとして、文化庁としてはJRが設置する3つの会議体をどのように考えているのか。（副座長）

- ← JR が設置する有識者会議であり文化庁はオブザーバーとして参加している。（文化庁）
- 有識者会議での結論や考え方は尊重してほしいが、最終的には文化審議会の答申を受けて文部科学大臣が判断するという認識でよいか。（副座長）
- 鉄道に関する遺産は産業遺産の一部だが、その整理について文化庁としてどう考えるか。文化庁が中心となり考えてほしい。世界的に見ても鉄道遺産は多々存在しており、システムとして残していく考え方と、駅や橋梁、トンネルなど単体を重要文化財に指定する考え方がある。今回は史跡として指定されているが、高輪築堤跡は構造物としての価値があるのかどうか。また線路や駅舎、付属する鉄道施設はどう考えるのか、これらを文化庁として整理して次回説明してもらいたい。（副座長）
- 高輪築堤跡全体を世界遺産のような見地から考えてほしい。世界遺産の多様化という観点で産業遺産の扱いは重要になっている。世界遺産の視点での議論が日本国内の重要文化財についての議論にもおおむね当てはまる。（座長）

4 新橋～横浜間 29 kmの概要

- 新橋停車場跡は具体的に何が史跡指定になっているのか。（座長）
 - ← 駅舎とホームの一部である。（文化庁）
 - ← 補足すると、駅舎の基礎の部分が史跡に該当する。（事務局 JR）
- 初代の旧横浜停車場跡には遺構が全く残存していないと認識しているが何も無いのか。（座長）
 - ← 過去に石が発見されているがその後特に発見された情報はない。（事務局 JR）
- 資料に記載される鉄道博物館とはどこにあり、どのような博物館なのか。（座長）
 - ← 大宮駅の先があり、車両を含めた鉄道関連資料の展示を行っている。（事務局 JR）
 - そのような内容も紹介してもらいたい。（座長）
- 新橋～横浜間の全体像を説明する博物館を作ってもらいたい。旧新橋停車場 鉄道歴史展示室を拡大することは難しいと理解したが、日本の産業史の出発点として重要なポイントのため、そのための博物館を作ってもらいたい。（座長）
- 鉄道博物館では開業期から現代まで、一定の歴史展示がなされている。日本の近代化を考えると鉄道の発展は非常に重要であり、そういう観点で鉄道博物館でも展示されている。（老川氏）
- 高輪築堤については田中時彦氏の 1960 年代の本が有名だが、近年の研究は少ない。兵部省の反対で海上に築堤を作ったという話は、大隈重信や井上勝の後年の発言を元にしたものが多く、証拠となる資料などが見当たらないが、現在高輪築堤の発見によりそうした議論が活発になってきた。（老川氏）
 - ← 軍との関係はないとすると、なぜ海上に築堤を作ったのか興味がある。（座長）
 - 若手研究者によれば沿岸には東海道があり、その大部分をつぶすことに対して明治政府が東海道の重要性に鑑みて判断できなかったのではないかという論がある。私見であるが遠浅の海であり、お台場も完成して、海上に施設を作ることに抵抗がなかったのではないかと考えている。（老川氏）

- 築堤の場合は日本とイギリスの技術の融合となるため、博物館に展示があればよい。どこが日本の技術でどこがイギリスの技術かなど、わかれば教えてもらいたい。（座長）
← 技術のことはオブザーバーの小野田氏が詳しい。（老川氏）
- 資料 2-3 の P1 略歴年表について、1853 年にペリーは来航しその時点で横浜グランドホテルに宿泊していると記憶する。1854 年の記載は間違いでないか。（座長）
← ペリーは 1853 年と 1854 年の 2 回来航している。（副座長）
→ 1853 年に修正したほうがよい。（座長）

5 保存活用計画概要について

- 資料にギャラリーとあるが、これに具体的な表題を付けてもらいたい。これはいつ頃開業予定か。（座長）
← 2025 年度中を予定する。（事務局 JR）
→ その展示内容もまとめ次第、有識者検討会議で報告してもらいたい。（座長）

6 駅街区地区の計画・旧品川停車場跡周辺について

- 今後のスケジュールに関連し、次回の検討会議は 3 月 20 日だが 4 月の検討会議で品川に関する意見をまとめてほしいと依頼を受けている。どこに焦点を当てて議論すべきか整理していただきたい。（座長）
← 2 月の調査・保存等検討委員会で調査の方向性を議論したが、駅街区について過去の土地利用の状況を踏まえた地歴調査と文献調査、そして試掘調査を取りまとめ、その上で今後の計画に対する議論をお願いしたい。（JR）
→ 3 月の検討会議で議論だけでなく結論も出すのか。（座長）
← 調査を速やかに進め、調査・保存等検討委員会で一定の評価、方針まで出してもらうように進める。（JR）
- 調査・保存等検討委員会で、京急連立事業の範囲は試掘調査の結果に対して一定の判断をすることになるが、それ以外の範囲は全く議論しておらず遺構に関する所見が何も無い。今後、所見を得るために地歴調査や文献調査、試掘調査を実施する必要があり、一定の時間を要するため 3 月に結論を出すのは難しい。（谷川氏）
← 全体は難しいが部分的に結論を出すことは可能か。（座長）
→ 京急連立事業の範囲は一定の判断ができるが、それ以外は未調査であり、現時点では何とも言えない。（谷川氏）
- 3 月 20 日は調査・保存等検討委員会の見解を踏まえて開催する方針でよいか。（座長）
→ 京急連立事業以外の範囲も調査を早急に実施しないと議論にならないと理解する。そのスケジュールはどう考えているか。（副座長）
→ 4 月の検討会議は 4 月 25 日にお願いしたいが、その時点で調査や判断は終わるのか。（座長）
← 京急連立事業以外の調査は、現在予定するトレンチの結果を受けて追加調査等の判断を行うため、スケジュールは延びる可能性がある。調査・保存等検討委員会ではいつ結論を出すという話はしていない。残りの調査がいつ終わるのか何も決まっていないため、4 月 25 日までに結論を出せるかどうかは何も言えない。（谷川氏）
- 3 月 20 日に状況を確認し、4 月の検討会議の開催を判断したい。（座長）
← 京急としては連立事業と開発事業を両立して進めており、スケジュールが差し迫っ

ている。なるべく委員会や検討会議は開催し、密に議論を進めたい。（京急）

← 関係者と連携して進めるが、各種手続きとの調整もあるため、現状と目標スケジュール、課題を整理して改めて説明する。（JR）

→ 全体のスケジュールに鑑みて早急な議論が必要であり、4月25日は委員会開催日と仮置きしてほしい。（本保氏）

- メルクマールとして駅街区の都市計画提案が、時間を決める要素になっているのか。（本保氏）

← 2027年の各駅の新たな駅機能の使用開始と京急線の地平化、周辺の基盤整備をメルクマールとしている。それに向け地区計画の手続きを2023年度早々に進めること、連立事業の工事を進めること、そのための下部の工作物の工事も2023年度早々に進めること、以上3点がクリティカルとなる。（JR）

→ 3点について本検討会議で一定の結論を出す必要があるということによろしいか。（本保氏）

- 文化財を保存しながら開発事業を進めることが大きな課題であり、事業スケジュールに調査・保存等検討委員会を含めた議論が追い付かないことは理解する。それを踏まえて引き続き調整を進めていただきたい。鉄道は動かしながらの事業であり、事業スケジュールが非常に厳しい。（中井氏）
- 実際は週単位でスケジュールが決まっており非常に厳しいと思うが、あまりスケジュールに影響しないよう、文化財的価値を検討していく工夫ができないかと考えている。文化財が事業を止める要素とならず、互いに連携して上手く調和できないかと考えている。（西村氏）
- 3月の検討会議で何を議論するかが重要である。その後の会議の開催は、4月が難しければ5月とする。（座長）
 - ← 事務局で内容を持ち帰り、検討する。（事務局京急）

7 その他

- その他意見や追加議題がなければ、本日は終了する。（座長）

8 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3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。本日は有識者の稲葉氏、有識者オブザーバーの小野田氏、古関氏が都合により欠席である。

[事務局 JR] 配布資料の確認を行う。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。ここからは松浦座長に進行をお願いする。

2 第2回有識者検討会議（12/26）議事録確認

[座長] 前回議事録について、詳細にとりまとめいただき感謝申し上げます。私の方から1か所修正いただいている。前回の繰り返しとなるが、明治維新後日本に積極的に技術提供したのはフランスとイギリスである。フランスは幕府側を支持したが、うまく切り替え新政府に積極的に協力した。技術を取り入れた代表的な史跡として富岡製糸場がある。これは単にフランスの技術を取り入れただけではなく、建物等の原形が残っていることに意義がある。それらの価値が世界遺産に登録された。鉄道遺構の残存物は少ないが、そのような中で築堤が少し残っていることは喜ばしい。新橋の旧停車場跡は一部ではあるが、よい形で拠点として残っている。新橋～横浜間の全体像を本日は確認したい。

[座長] 他に修正意見はないか。

[座長] 意見がないようなので確定とする。

3 文化庁コメント

[座長] 順番前後するが、文化庁に説明をお願いしたい。

[文化庁] 資料3について説明する。高輪築堤の価値は、新橋～横浜間の鉄道約29kmのうち、海上に堤を築いて鉄道を通した遺構の一つであるということである。高輪築堤は延長約2.6km、幅6.4mで、JR東日本の品川開発プロジェクトエリア部は延長約1.3kmの部分に該当し、その一部が検出された。このうち公園になる予定の部分40mと第七橋梁部分の80mが史跡に指定されている。鉄道の敷設費用はほぼ外債で賄われたが、自国直轄で敷設したことが重要である。開業当時の様子は錦絵にも多く描かれ、文明開化を象徴する画期的な出来事だったと考えられている。発掘調査の成果としては、築堤は一様に作られていないことがわかってきている。調査・保存等検討委員会の見解によると、開発方針が明らかになっていない第5・6街区では、第1～4街区よりも遺構の遺存状況が良いと考えられる。文化庁として第5・6街区については、令和3年10月の第10回高輪築堤調査・保存等検討委員会でも

述べており、保存とまちづくりの両立が図れるよう検討をしていただきたいと考えている。

[文化庁] 高輪築堤跡は、品川から横浜一体の遺構の一部として、通常のスケジュールよりも異例の早さで史跡指定を行った。文化庁としても非常に重要な史跡と考えている。他の近代の文化財との関係として、旧新橋停車場跡が史跡指定されたのは平成8年であり、原爆ドームの指定時期と重なる。この時期は、近現代期の文化財に対する保護の観点も変わり、文化庁としても「近代文化財保護推進室」を設置し、近現代期にふさわしい文化財の保護の在り方について検討している。高輪築堤は旧富岡製糸場と同様に文明開化を象徴し、また在来と外来の技術が融合した貴重な遺構であり、重要な文化遺産と考えている。

[文化庁] 高輪築堤について、3つの検討会がJRにより設置されているが、文化庁はそれぞれにオブザーバーの立場で参加している。高輪築堤調査・保存等検討委員会の検討を踏まえて本検討会議で議論がなされるものと認識している。

[座長] 世界遺産の富岡製糸場が明治5年、新橋～横浜間の鉄道遺構も明治5年、明治政府が近代化を進めた象徴である。富岡製糸場は原形が残っており世界遺産となった。高輪築堤跡は全体像から考えると、原形がほんの一部であり世界遺産登録は難しいと考えるが、史跡として大事に保存していくことは重要である。築堤だけでは全体像が把握できない。新橋～横浜間鉄道の全体像を説明していただきたい。

[事務局 JR] 事務局から資料2-3を説明する。日本の鉄道開業前からの資料となる。幕末の開港により国内に鉄道が知れ渡った。外国からの鉄道建設の提案がある中、米国の建設免許証を明治政府が拒否し、イギリス公使の進言により「自国管轄方式」での鉄道建設の判断を行っている。その他、鉄道開業までの略歴年表を示している。

[座長] 文化庁としては、文化遺産として新橋～横浜間全体をどのように考えているか。繰り返しになるが、文化庁の文化財の見地から、停車場を含めた全体像をどのように考えているか見解を知りたい。本日難しければ、見解は次回でも良いので説明を願いたい。

[文化庁] 新橋～横浜間はJRから説明・報告があるものと思うが、築堤よりも南方は残りが良くないと認識している。

[座長] 各停車場など築堤のことだけではなく、全体として他の文化財などと比較してどう考えているのかということを知りたい。

[文化庁] 現状、ほとんど遺構が残っていないので史跡指定は難しいと考える。停車場については一部史跡になっているが、これ以上の史跡範囲の拡大はないだろうと考えている。

[座長] 了解した。

[副座長] 2点確認したい。1点目は有識者会議の位置づけである。JRが3つの会議体を設置している。行政委員会ではないということは間違いない

が、文化庁としてこれらの会議体の位置づけはどのように考えているか。

[文化庁] JRの設置する有識者会議のため、文化庁は行政の立場でオブザーバーとして参加している。

[副座長] 有識者会議での結論や考え方については尊重して欲しいが、最終的には文化審議会の答申を受けて文部科学大臣が判断するという整理でよい。もう1点は、鉄道に関する遺産について、これは産業遺産の一部だが、この整理について文化庁が中心になって考えてほしい。世界的にみても鉄道関連の世界遺産は多々ある。例えばインドやスイスの高山鉄道は、観光用として、現役の稼働資産として世界遺産になっている。これはシステムとして残していく考え方である。もう一つは、東京駅などの駅舎や鉄道橋、トンネルなど建造物・構造物単体で価値があるものがある。そのような構造物として価値があるものは、重要文化財に指定されるが、高輪築堤跡は史跡として指定されている。では、高輪築堤跡は構造物としての価値はあるのか、ないのか。また、線路の29kmや駅舎、付属する鉄道施設はどう考えるのか。なくなっているからどうしようもないのか、整理して、次回説明して欲しい。

[座長] 非常に貴重な意見であり有難い。高輪築堤跡の全体を世界遺産の見地から考えて欲しい。世界遺産の多様化という観点で産業遺産の扱いは重要になっている。世界遺産の視点での議論が日本国内の重要文化財についての議論にもおおむね当てはまる。他に意見はないか。

[座長] 他になければ、次の議題に移る。

4 新橋～横浜間約29kmの概要

[事務局 JR] 事務局より資料2-1、2-2、2-3を説明する。

[事務局 JR] 各資料の詳細説明は割愛する。新橋～横浜間の29km間についてはJR内で資料収集プロジェクトチームを立ち上げ、展示施設での活用を目的に作業を進めている。各文献の出典はとりまとめ中であるため非公開資料とする。資料2-2は前回有識者検討会議で、西村氏より助言いただいた鉄道開業時の6駅について、駐車場の建て替え回数や停車場と停車場道の関係性（都市側の構造）に関しまとめた資料である。資料2-3はP2以降経路の確定、工事概要等、P4以降新橋～横浜間約29kmの概要として、現段階で収集できている資料をもとに、まとめた資料となっている。

[座長] 資料2-3のP7の新橋停車場跡は具体的に何が史跡指定になっているのか。

[文化庁] P7の旧新橋停車場 鉄道歴史展示室の展示案内図にある内容が範囲であり、P6に示してある駅舎とホームの一部である。

[事務局 JR] 補足すると、駅舎の基礎の部分が史跡に該当する。

[座長] 初代の旧横浜停車場跡には遺構が全く残存していないと認識しているが、何もないのか。

- [事務局 JR] 旧横浜停車場跡があった箇所には、現在ホテルが建っている。資料 2-3 の P9 に示す通り、昭和 40 年代の過去の外部の会社の工事の際に基礎石等が発見されているという社内記録はあるが、その後は特に発見された情報はない。
- [座長] 鉄道博物館所蔵写真等があるが、鉄道博物館とはどこにあり、どのような博物館なのか。
- [事務局 JR] JR 大宮駅よりニューシャトルでひと駅先にある。車両を含めた鉄道関連資料の展示をしている。
- [座長] そのようなところの内容も紹介してほしい。繰り返しになるが、ぜひ新橋～横浜間の全体像を説明する博物館を作ってもらいたい。旧新橋停車場 鉄道歴史展示室を拡大するのは土地活用的に難しいことを理解した。事業者には負担をかけるが、公開展示という考え方だと思うが、日本の産業史の出発点として重要なポイントのため、可能な限り全体を展示できる博物館を作ってもらいたい。横須賀にフランスがつくった日本最古のドックがあるが、あまりよい活用になっていないようにも思うので、これも文化庁に取扱いについて改めて考えてもらいたい。
- [老川氏] 新橋～横浜間の全体像ということだが、鉄道博物館の歴史展示で開業期から現代まで、ある程度の展示がされている。1号機関車や、どのようなものを運んだか等の展示がある。鉄道は横浜の港まで生糸の輸送の手段として大きく発展し、先程の富岡製糸場まで線で繋がっている。鉄道は輸送手段であり、日本の近代化を考えると鉄道の発展は非常に重要であり、そういう観点で鉄道博物館でも展示されている。もう一つ、高輪築堤については田中時彦氏の 1960 年代の本が有名であり、東京都公文書館の「鉄道一件」の解説としても重要であるが、その後の研究は少なくなっていた。自著でも記しているが、例えば、兵部省の反対については決定づける資料が見当たらない。大隈重信、井上勝の後年の発言を基に出版された書籍が多い。近年高輪築堤の発見により、若手の研究者も出てきて議論が活発になり、面白くなってきたと思う。
- [座長] 軍との関係ではないとすると、なぜ海の上に築堤をつくったのか興味がある。富岡は完全にフランスの技術である。リヨンの郊外の博物館の織機と富岡のものは完全に同じである。築堤の場合は日本の技術とイギリスの技術の融合について、博物館に展示があれば良い。どこがイギリスの技術でどこが日本の技術か、明確になっているとよい。富岡製糸場はフランスと日本の技術の融合について展示している。わかれば教えてもらいたい。
- [老川氏] 私は技術の専門ではないが、オブザーバーの小野田氏が詳しい。先ほどの質問で、なぜ兵部省の反対がない中で海の上に築堤をつくったのかということであるが、若手の研究者によれば、東海道があったため、陸上に敷設すると東海道の大部分をつぶすことになる。または、その内陸にかなりの部分を削ってつくることになるため、当時の政府は東海道の重要性に鑑みて判断できなかったのではないかという論が

ある。東京湾は遠浅の海であり、お台場も完成していて、海上につくことに抵抗がなかったのではないかと考えている。まだ私見である。

[座長] 資料 2-3 の P1 略歴年表について 1853 年にペリーは来航し、その時点で横浜グランドホテルに宿泊していると記憶する。1854 年の記載は間違いでないか。

[副座長] ペリーは 1853 年と 1854 年に 2 回来航し、1854 年に神奈川条約を結んでいる。

[座長] 1853 年に修正したほうがよい。

[座長] 他になれば、次の議題に進む。

5 保存活用計画概要について

[事務局 JR] 資料 4 について説明する。

[事務局 JR] 資料 4-1 保存活用計画については、史跡に追加指定された第 7 橋梁部と公園及び公園隣接部の公開、保存活用を検討するにあたり、一昨年保存活用計画策定委員会を設置し、今年度末目標に策定を進めている。P2・3 に示す第 1～12 章で章立てし、内容の検討を進めているところである。特に第 6～8 章では、いかに保存しながら、公開・活用をしていくか、検討しながら保存活用計画書に盛り込むこととしている。資料 4-2 は保存活用に関する取組みについて記載している。2 街区、3 街区の史跡指定区域とともに、4 街区では信号機土台部を移築して公開を予定している。失われている部分も含め築堤の連続性やなごりを街中でどのように表現するか、先端技術を活用した取組みについて検討している。2 街区には日本の文化を発信するための文化創造棟を設け、築堤についても情報発信を行っていく。街の来場者にも高輪築堤について、拠点となる周辺駅で適切な情報を提供する。第 7 橋梁部の目の前の 3 街区建物内に、常設の展示場を設ける。第 7 橋梁のほか新橋～横浜間約 29 km の全体の展示や情報提供を行っていきたい。2 街区の公園部分では水面のレベルから築堤を体感できるなどの施設を検討している。様々な取組みを通して築堤への理解と継承について取り組んでいきたいと考えている。

[座長] 資料にあるギャラリーという名称ではなく、具体的な表題を検討して欲しい。ギャラリーだと何なのかよくわからない。これはいつ頃開業予定か。

[事務局 JR] 2025 年度中を予定している。

[座長] 楽しみであるが、その展示内容もまとめ次第、有識者検討会議で報告してもらいたい。

[座長] 他に意見がなければ、次の議題に進む。

6 駅街区地区の計画・旧品川停車場跡周辺について

- [JR] 資料 5-1 について説明する。2007 年よりまちづくりの計画が具体化しているが、2021 年は高輪築堤が出土したことにより区域計画の変更認定を行っている。駅街区地区は品川駅下部の赤点線の部分になるが、紫色の部分が鉄道関係の改良工事であり、黄土色の部分が道路等の基盤整備である。リニア新幹線の開業時期に向けて、これらの品川駅周辺の様々な事業が連携・連動しながら進んでいる。ポイントは 3 点あり、1 点目が国際交流拠点というコンセプトで、国際競争力の強化が掲げられている。2 点目が各種基盤整備の連携で多様な交通網のシームレス化を全体で図っていくことを掲げており、駅街区はそのハブとなる。3 点目がまちづくりと高輪築堤跡の両立で、高輪築堤跡を地域資源としてしっかりと発信・継承していく。
- [京急] 駅街区地区のスケジュールについて説明する。2022 年度に地区計画を変更し駅周辺のネットワークとして基盤整備を位置づけた。2023 年度に建物の整備計画について位置づけ、京急線の地上化と周辺の整備を合わせて進めていくことを考えている。計画概要としては京急線連立による駅の地平化と合わせて、駅機能を持つ北街区・南街区の 2 街区を計画し、北街区が JR、南街区が京急の事業である。国道下にメトロが開通予定であり、連携動線も計画中である。
- [JR] 資料 5-2 について説明する。周辺を含めた駅街区について現状をまとめており、赤い部分の京急線が走る構造物がある範囲、青い部分は駅や駅間広場の機能、黄色は構造物の杭である。今後、鉄道はもちろん、区民を含めた駅利用者の動線を考慮し、駅の機能を活かしながら計画を進めていかなければならない。文化財の調査区分について、青色部分は調査済みの範囲、赤色部分は今後実施していく範囲である。
- [京急] 赤色の部分は今後試掘調査を実施していく範囲である。先日 2 月 1 日実施の調査・保存等検討委員会において、文化財行政より調査方針について明示いただいた。
- [JR] 補足として、薄い黄色の範囲は築堤と横仕切堤の想定ラインを記載している。
- [JR] 資料 5-3 は連立事業 3 工区の調査状況をまとめている。赤字は京急、緑字は JR で調査を実施している。文化財行政の東京都・港区からの指導を仰いで、引き続き慎重かつ丁寧に調査を進めていく。
- [JR] 資料 5-4 は、文献・地歴調査として品川停車場跡周辺について、地図や資料を収集、整理した現状の進捗報告である。
- [JR] 資料 5-5 の P1~2 は第 7 橋梁部の南北横仕切堤の資料となる。現地の石垣の写真や過去の文献で判明した長さを示している。現地に残すことは難しいため移築保存を検討するというかたちで整理されている。
- [JR] 資料 5-5 の P3 は第 8 橋梁部の南横仕切堤の調査範囲を示しているが、鉄道の安全確保上、現時点では深く掘削することに制限がある。黄色

部分が影響範囲であり、その外側でしか調査を行うことができないことを理解いただきたい。

[座長] 今後の手順に関連するが、次回本検討会議は、3月20日開催予定となっている。4月で品川に関する意見をまとめてほしいと依頼を受けている。どこに焦点をあてて、有識者検討会議の意見を出すべきか整理していただきたい。

[JR] 事業者を代表して回答する。資料5-2にある通り、品川駅街区は現在、京急線、構造物、タクシー、車や人が行き交い、どのように調査を進めるか難しいエリアである。2月の調査・保存等検討委員会で調査の方向性を示していただいた。一方で、様々な事業が連動して行われている駅街区について、本日もお示しした過去の土地の利用状況を踏まえた地歴調査、文献調査、進めている試掘調査の結果を取りまとめた上で、全体の範囲における今後の計画に対し議論をお願いしたい。

[座長] 3月に議論だけでなく結論を出すのか。

[JR] 調査を速やかに進め、調査・保存等検討委員会で一定の評価、方針まで出してもらうように進めていく。

[谷川氏] 調査・保存等検討委員会で検討している内容を詳細に説明する。資料5のP4に駅街区全体が示されている。この中のオレンジ色の部分が京急連立事業の範囲として、試掘調査を行っている範囲であり、今後一定の判断をしていくことになる。一方で、他の部分は全く議論していないため、遺跡に関する所見が何もない。今後その所見を得るため、地形図、文献、試掘調査を実施する必要がある、それには一定の時間を要する。したがって、3月に一定の結論を出すのは現状では難しいと考える。

[座長] 全体はできないが部分的には結論を出すことは可能か。

[谷川氏] 京急連立事業の範囲では一定の判断ができるが、それ以外は未調査であり知見がないため、現時点では何とも言えない。

[座長] 3月20日は調査・保存等検討委員会での見解を踏まえての実施で良いか。

[副座長] 京急連立事業以外の範囲も調査を早急に実施しないと議論にならないと理解する。それ以外の範囲の調査のスケジュールをどのように考えているのか。

[座長] 4月の会議は4月25日（火）14時30分に検討会議の開催をお願いしたい。この時点で調査や判断が終わるのか。

[谷川氏] 京急連立事業範囲の調査については、今予定しているトレンチ調査の結果を受けて、追加調査を含めて判断していくため、更に調査が必要であればスケジュールは延びる。調査・保存等検討委員会でいつ結論を出すのかという議論はしていない。それ以外の範囲の調査がいつ終わるのかについては、どんな調査を行うかも決まっていないため何も言えない。そのため、4月25日までに結論を出せるかどうかについては、何とも言えない。

- [座長] 3月20日の次回検討会議の時点で4月の当会議の実施について判断したい。調査との関係で意味がないのであれば5月以降に延期する。
- [副座長] どういう調査を実施すれば結論を出せるのか、その調査に必要な期間はどれほどか、整理して欲しい。
- [谷川氏] いたずらに遅らせるつもりはないので、必要な調査内容と期間を明確にしたい。しかし、調査方法自体が未定のため、調査・保存等検討委員会での他の先生方の了承を得た上での報告になる。
- [座長] いずれにせよ、3月20日に状況を確認して、4月の会議の実施を判断することとしたい。
- [京急] 京急としては連立事業と開発を両立して進めている。連立事業と開発事業はどうしても連携が必要だが、計画が公になっていない中で、調査・保存等検討委員会の場で相談しながら進めている。開発事業は連立事業と共存する事業なので、スケジュールも差し迫っている。可能な限り、調査・保存等検討委員会や本検討会議を開催して、密に議論しながら事業を進めていきたい。
- [JR] 調査中の状況であることは理解しているが、スケジュールをご理解いただき、関係者と連携しながら迅速に進めていきたい。各種手続きとの調整もあるので、現状と目標スケジュール、課題を整理し改めて説明する。
- [本保氏] 日程について、全体のスケジュールに鑑みても早急に議論を進める必要があり、4月25日は本検討会議開催日と仮置きしてほしい。もう一つ、メルクマールとして、資料5 P3の駅街区の都市計画提案が時間を決める要素となるか。
- [JR] 資料5のP3にあるが、2027年の各駅の新たな駅機能の使用開始と京急の地平化、周辺の基盤整備を全体の目標としている。それに向けて、都市計画の一つである駅街区の地区計画手続きを、決定までに半年から1年程要するため、2023年度入り次第速やかに進めること、続いて連立事業の工事を進めること、そのための下部の工作物の工事として土留め工事を来年度早々に着手すること、これらの3点がクリティカルとなる。これらについて必要な調査・検討を進めてまいりたい。
- [本保氏] 3つのポイントについて、本検討会議で一定の結論を出す必要があるということでしょうか。
- [中井氏] 事業を文化財の保存をしながら進めていく、ということが大きな課題である。事業スケジュールに調査・保存等検討委員会を含めた議論が追い付かないことは理解している。それを踏まえ、引き続き調整を進めていただきたい。鉄道は動かしながらの事業であり、事業スケジュールが非常に厳しいことをご理解いただきたい。
- [西村氏] 事業スケジュールはおそらく週単位で決まっていると思うので、スケジュールの遅れが計画全体に影響する非常に難しいものだと考える。あまりスケジュールに影響しないよう、文化財的価値を検討していく

工夫ができないか。文化財が事業を止める要素とならないよう、互いに連携し上手く調和できないかと考えている。

[座長] 3月の会議において何を議論するかが重要である。その後の会議の開催は4月が厳しいようであれば5月とする。

[事務局京急] 事務局で内容を持ち帰り、検討する。

7 その他

[座長] その他、何か意見や追加議題はあるか。なければ本日は終了する。

8 閉会

[事務局京急] 本日は終了とする。

以 上

【品川駅街区】北街区・南街区計画概要①

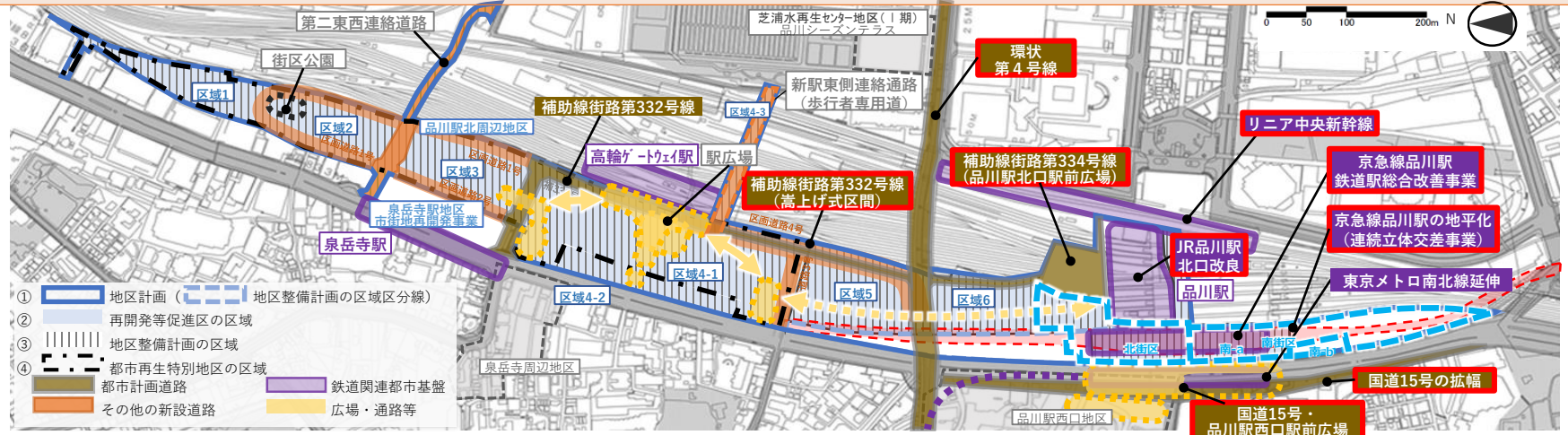
2023年2月17日 第3回「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議 資料5（今回一部加筆修正）

□これまでの主な経緯

- 2007年11月 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン（東京都）
- 2012年 1月 特定都市再生緊急整備地域指定（東京都）
- 2014年 9月 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014策定（東京都）
- 2016年 4月 国家戦略特別区域 区域計画認定・・・品川駅と高輪ゲートウェイ駅が一体となった国際交流拠点の形成を目指し、地区計画、区画整理、都市施設を同時都市計画決定
- 2019年 4月 国家戦略特別区域 区域計画の変更認定・・・先行的に高輪ゲートウェイ駅を中心とした北周辺地区の整備計画決定
- 2020年 3月 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020策定（東京都）
- 2021年 3月 品川駅えきまちガイドライン（全体編）策定（東京都）
- 11月 国家戦略特別区域 区域計画の変更認定・・・まちづくりと高輪築堤保存の両立のため、3街区建物位置スライド等変更
- 2022年 6月 品川駅周辺地区地区計画の変更・・・2027年の京急線地平化や国道事業に併せて機能する自由通路等の都市基盤を位置付け

□品川駅周辺の基盤整備

品川駅周辺では、京急線品川駅の地平化、リニア中央新幹線、JR品川駅北口改良などの**駅改良工事**や、環状第4号線や補助線街路第334号線、国道15号・品川駅西口駅前広場などの**周辺都市基盤の整備が計画・事業化され、2027年を目指して整備が進められている。**



品川駅の基盤整備	京急線品川駅の地平化 (連続立体交差事業)	京急線品川駅 鉄道駅総合改善事業	リニア 中央新幹線	JR品川駅北口改良 (北口改札)	東京メトロ南北線延伸
都市計画の位置づけ	都市高速鉄道	—	—	—	都市高速鉄道
事業主体 (事業手法)	東京都 (連続立体交差事業)	京急	JR東海	JR東日本	東京メトロ
管理主体	京急	京急	JR東海	JR東日本	東京メトロ
品川駅周辺の基盤整備	環状第4号線	補助線街路第332号線	補助線街路第334号線 (品川駅北口駅前広場)	放射第19号 (国道15号) ・ 品川駅西口駅前広場	放射第19号 (国道15号) の拡幅
都市計画の位置づけ	都市施設	都市施設 (一部立体)	都市施設 (立体)	—	都市施設
事業主体 (事業手法)	東京都	UR都市機構 (土地区画整理事業)	UR都市機構 (土地区画整理事業)	東京国道事務所 ※上空デッキ南側は民間	東京国道事務所
管理主体	東京都	港区	東京都	東京国道事務所	東京国道事務所

※本資料記載の内容は、現時点での計画であり、今後の行政協議及び詳細検討等により変更となる可能性がある

品川駅周辺のまちづくりの推進

○『国際交流拠点・品川』の形成

・広域交通結節点である立地を最大限活用し、多様な都市機能の集積を図り、国際競争力強化を行う

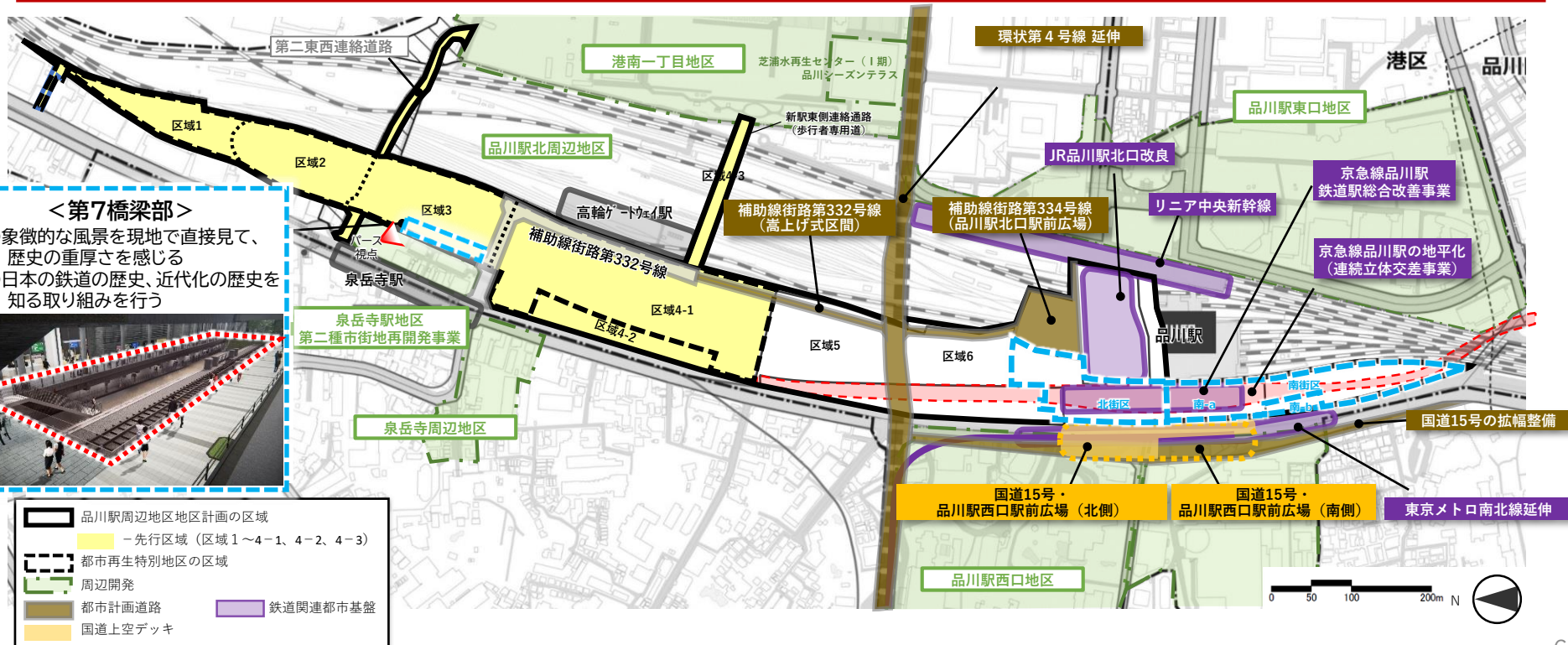
○各種基盤整備との連携

・京急線連立事業や国道整備事業等の基盤整備と一体となり、多様な交通モード間をシームレスに接続する空間形成を行う

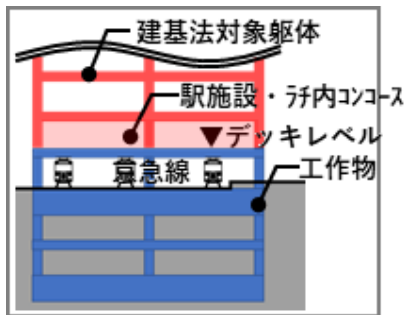
○まちづくりと高輪築堤との両立

・高輪築堤を含む地域資源の歴史・文化の魅力等の情報とともに近代日本の曙の志を発信し、地域の歴史価値向上と次世代への継承を行う

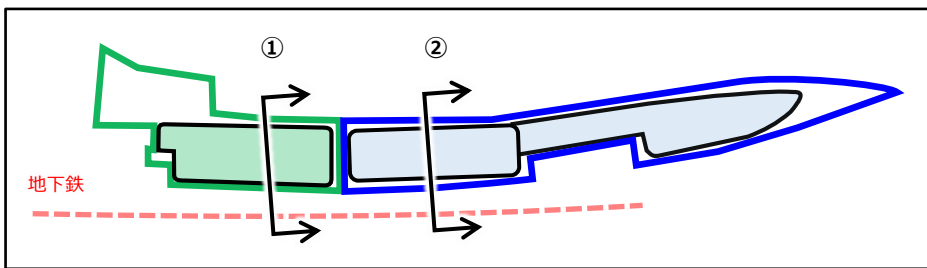
日本を牽引する『国際交流拠点・品川』の核となる駅街区において
緊急性の高い連立事業等と一体的に整備を進め、
高輪築堤を含む地域資源の価値継承も行い、
国際競争力を高める公益性が高いまちづくりを進めていく



2023年2月17日 第3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5（今回一部加筆修正）

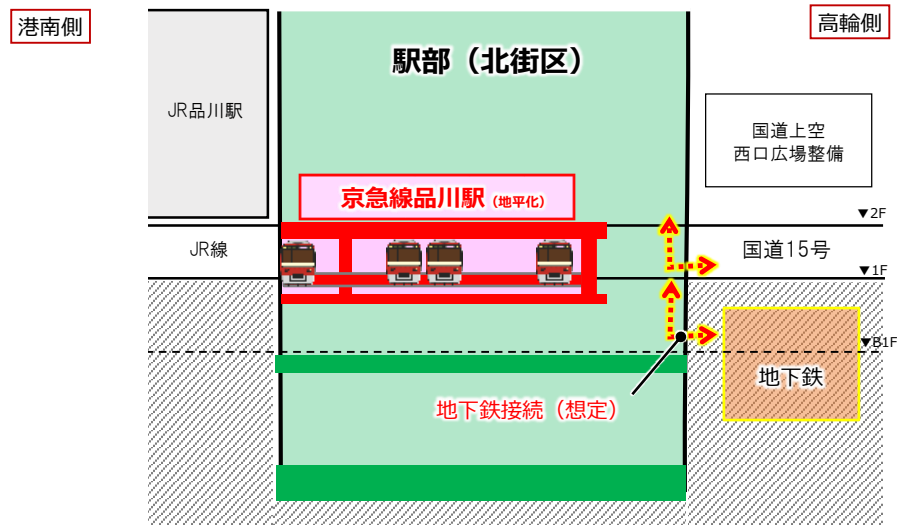


■キープラン



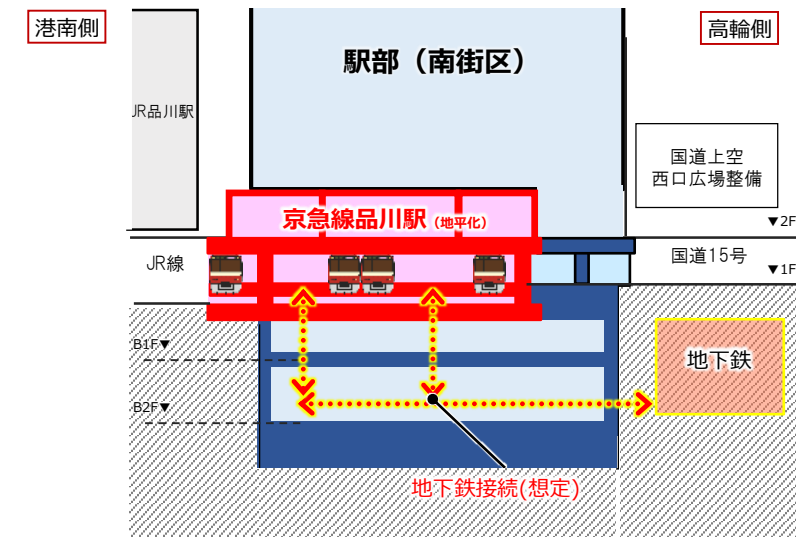
■断面イメージ①：駅部（北街区）

①駅部（北街区）断面



■断面イメージ②：駅部（南街区）

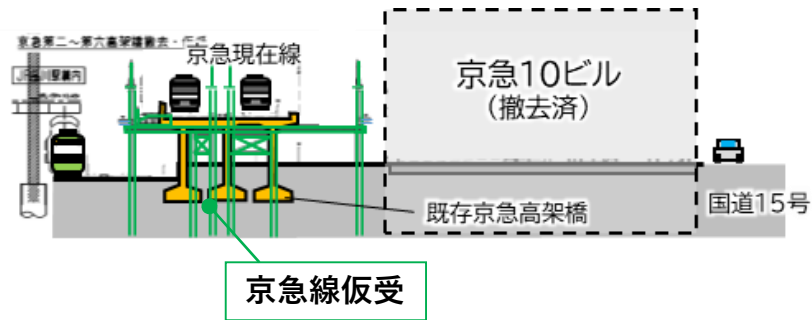
②駅部（南街区）断面



施工ステップ

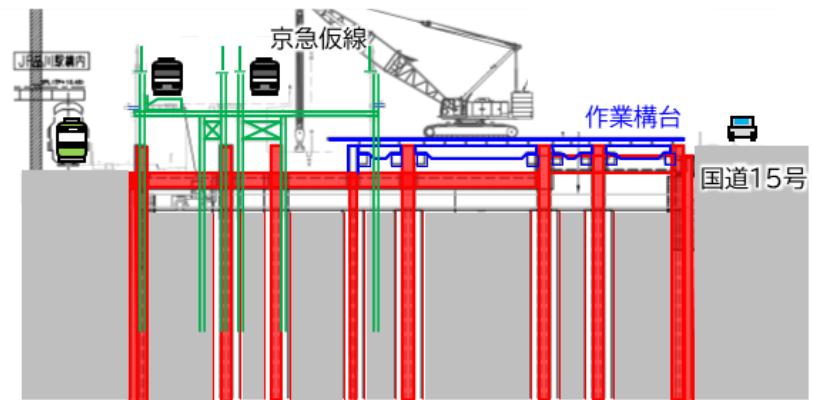
①京急線仮受け

- ・京急現在線を仮受
- ・既存京急高架橋を撤去



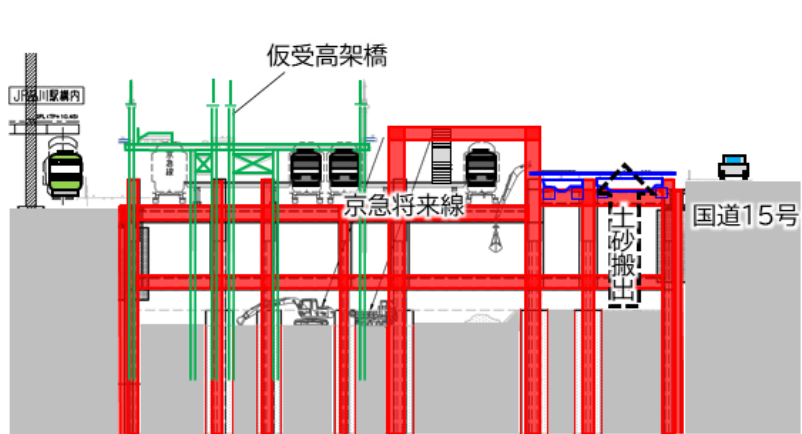
②京急線仮高架橋下での施工

- ・京急線(南行線)仮線切換
- ・ビル下部工構築
(京急鉄道施設を兼ねる)



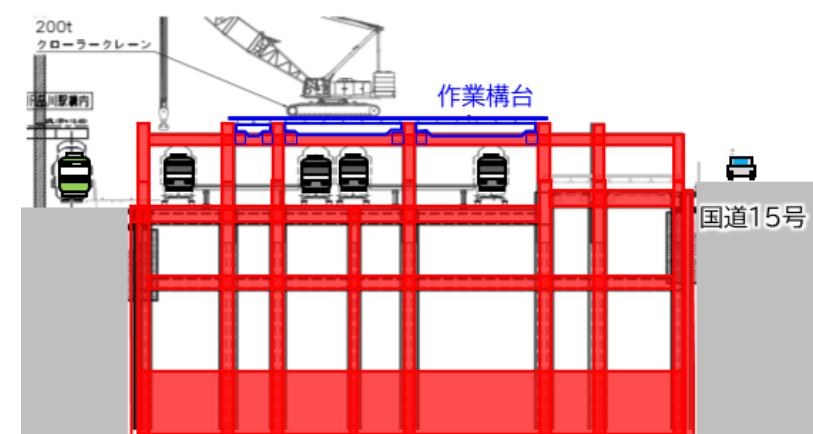
③京急将来線直下での施工

- ・京急線地平化切換
- ・仮受高架橋撤去
- ・ビル下部工構築



④京急将来線直上での施工

- ・京急直上ビル上部工構築

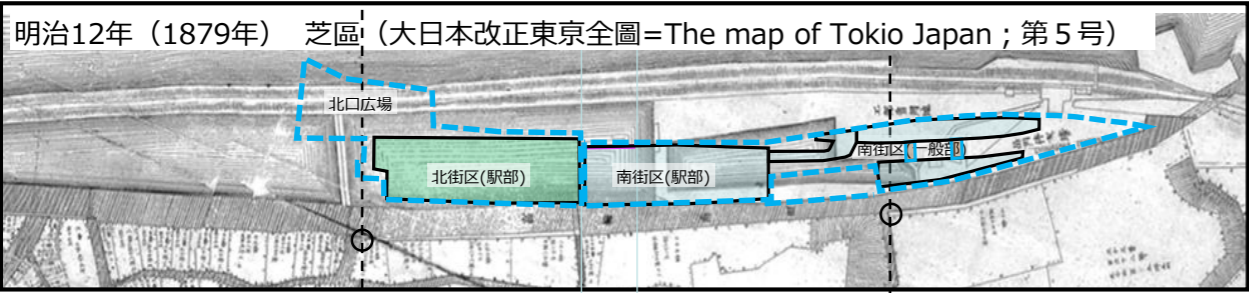


2023年3月1日 第28回高輪築堤調査・保存等検討委員会部会② 資料3再掲

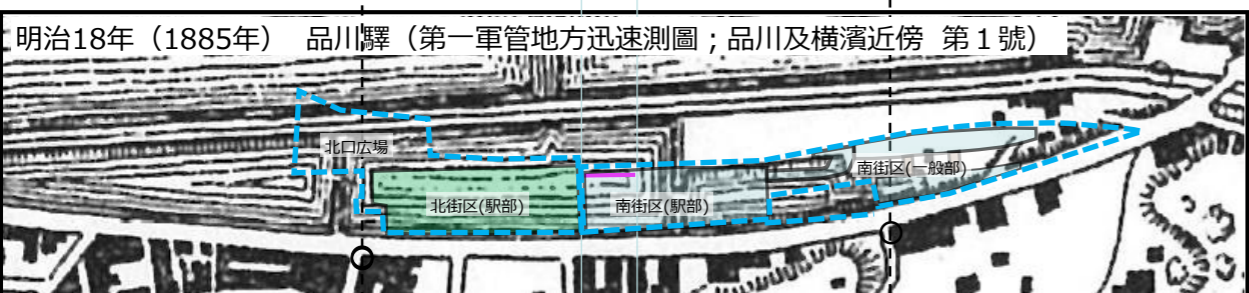
- 凡例
- 都市再生特別地区の区域
 - 北街区掘削範囲
 - 南街区掘削範囲
 - 横仕切堤(想定)
 - 南棟先行山留

■当該地の古地図での位置

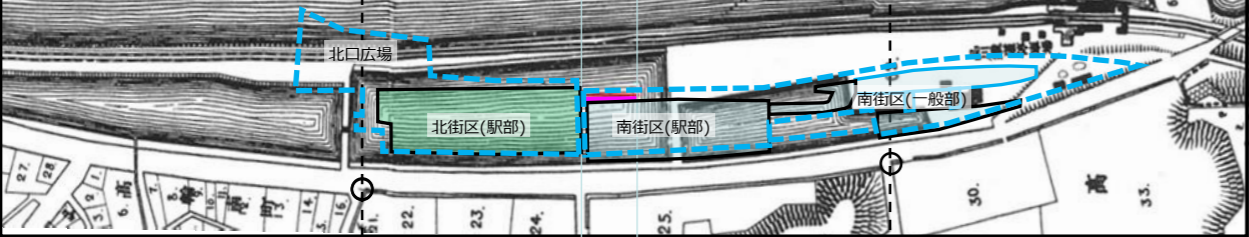
明治5年(1872年) 品川～横浜(桜木町)間、23.8km我が国最初の鉄道が開業
 明治9年(1876年) 新橋～品川間複線化



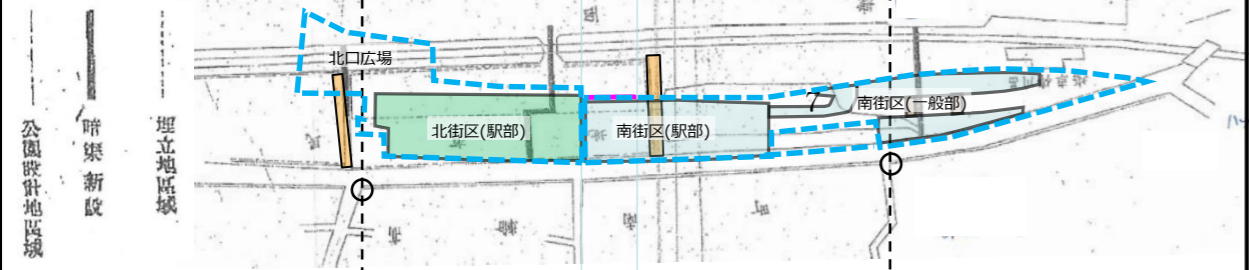
明治18年(1885年) 日本鉄道品川線 品川～赤羽間開通



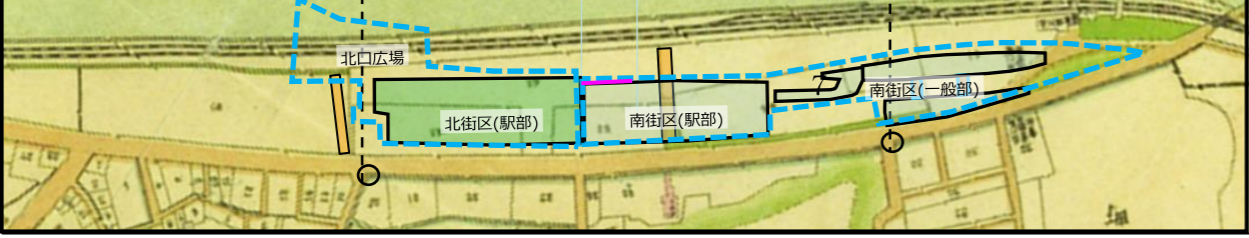
明治20年(1887年) 東京実測図



年代不詳 芝高輪南町潮入堀埋立鐵道工事地二増用之圖

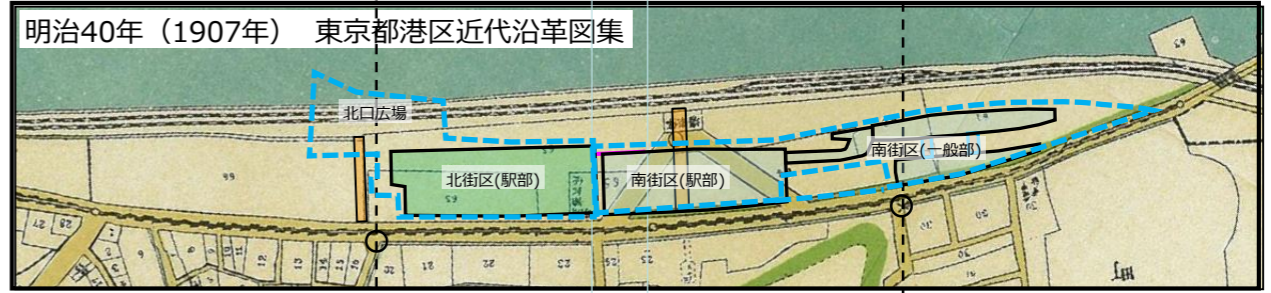


明治29年(1896年) 東京市芝區全圖明治二十九年十二月調査

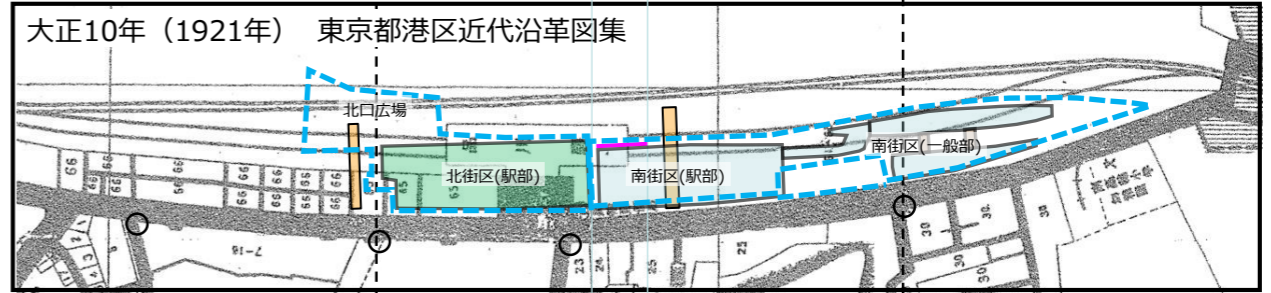


第25回高輪築堤調査・保存等検討委員会部会②資料4に一部加筆

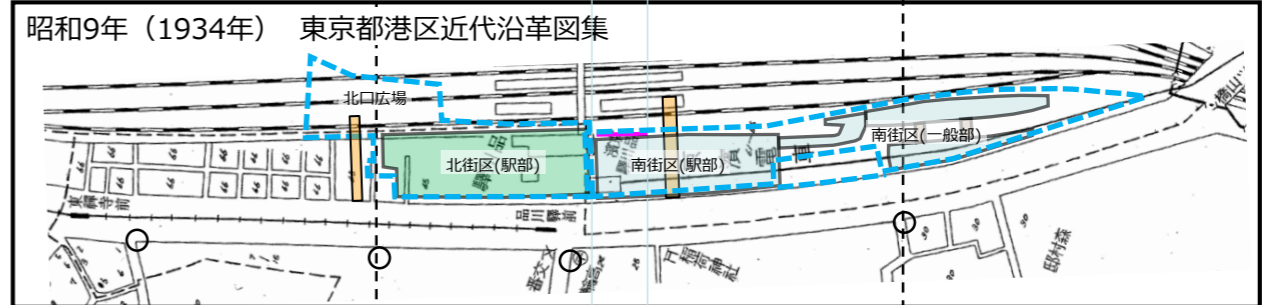
明治32年(1899年) 新橋～品川複々線化



明治44年(1911年) 品川駅拡張工事および海面埋立て工事着手(大正3年完了)
 大正3年(1914年) 田町～品川間6線開通



昭和8年(1933年) 京浜電鉄、品川駅に乗り入れ

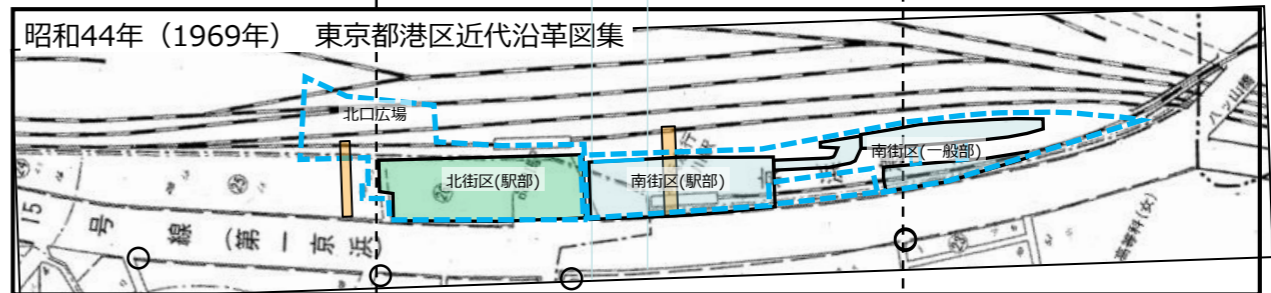


昭和27年(1952年) 旧本屋建物、旧改札の一部を残し全撤去

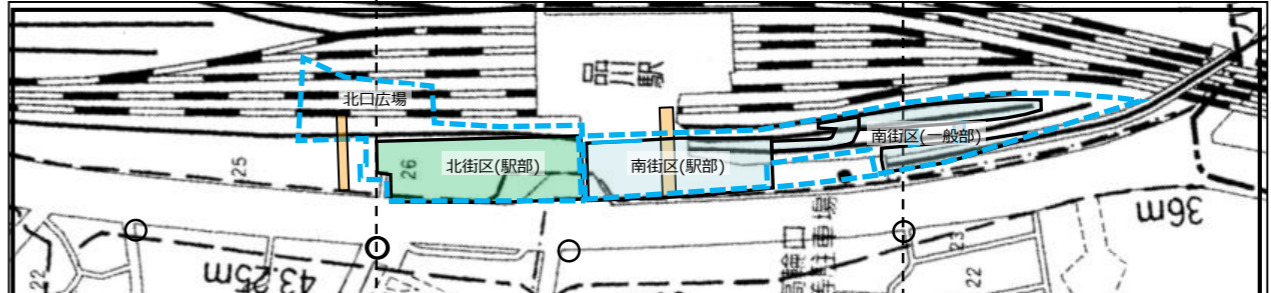
昭和27年(1952年) 国鉄～京浜急行連絡協完成

昭和28年(1953年) 旅客地下道完成(東西貫通)

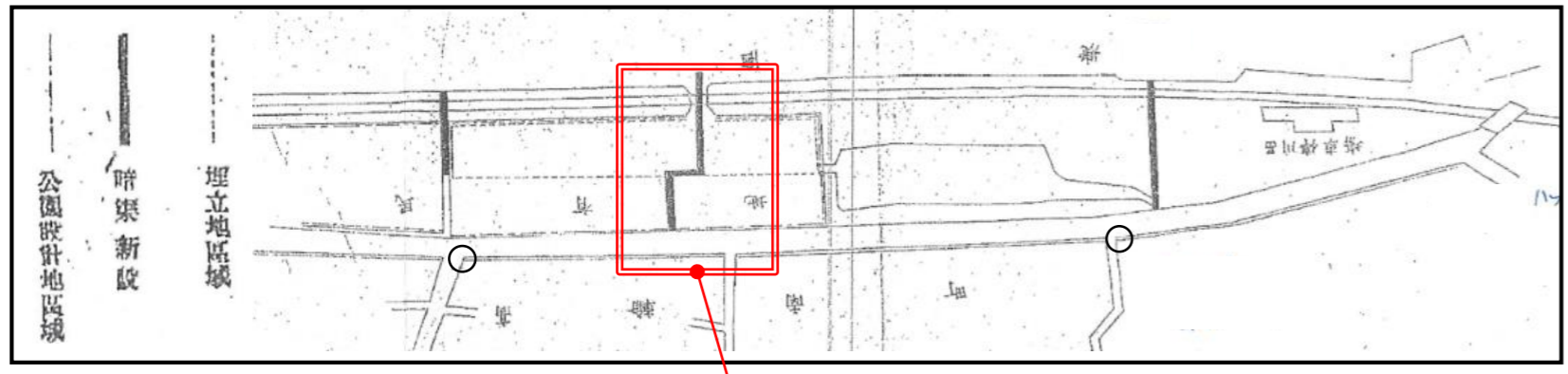
昭和42年(1967年) 京浜急行電鉄都心乗り入れに伴う改良工事完成



平成19年(2007年) 東京都港区近代沿革図集



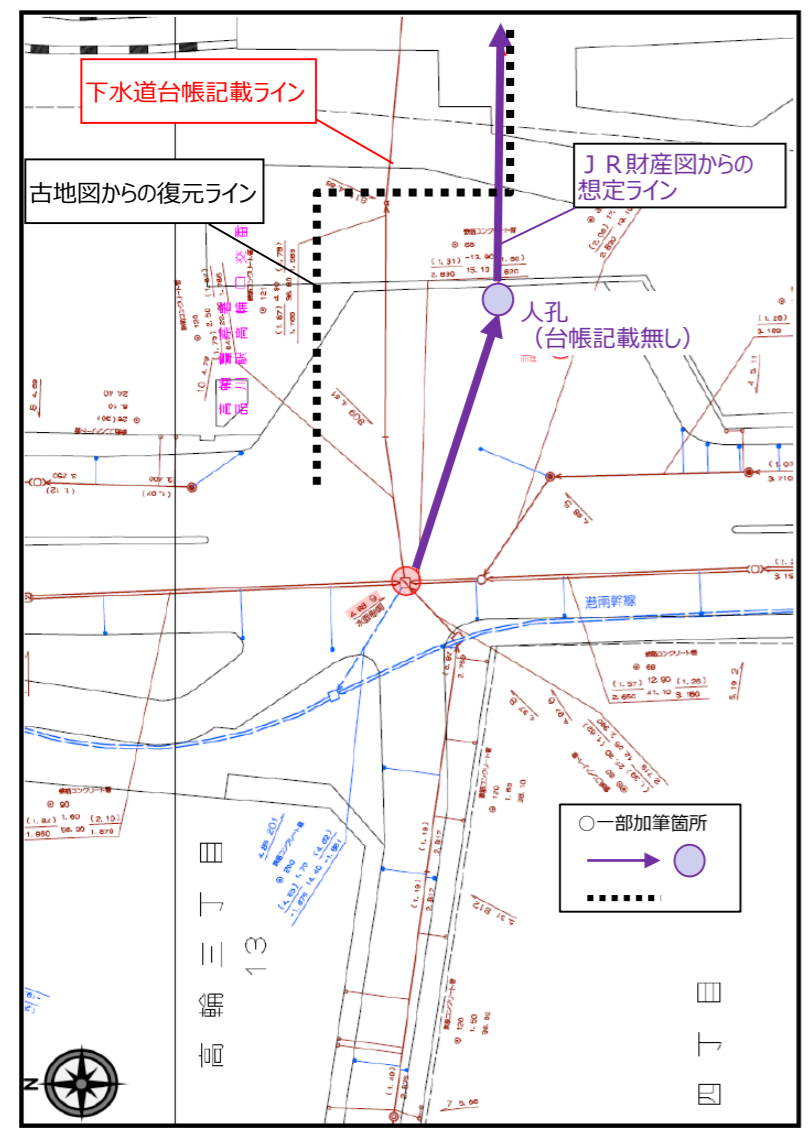
■年代不詳 芝高輪南町潮入堀埋立鐵道工事地二増用之圖



■各省所管官有財産目録 (明治25年)

■鐵道線路各種建造物明細録 (明治25年)

■東京都公共下水道台帳 施設平面図 (一部加筆)

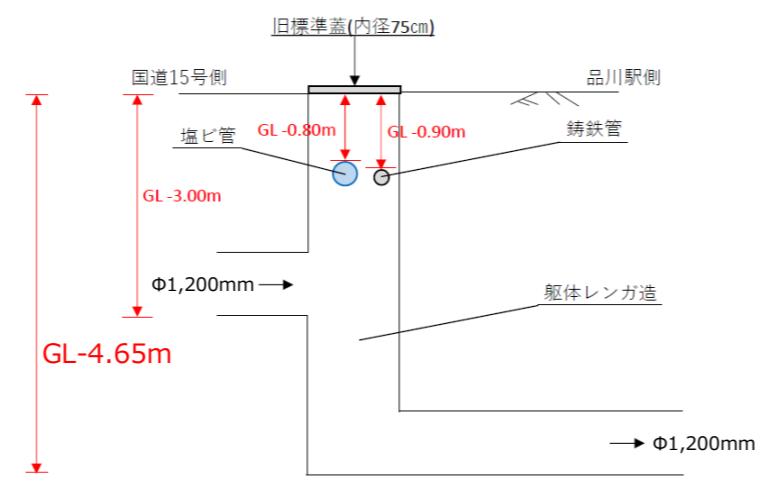


■人孔現地調査結果 (2020年10月実施)

人孔内部状況 :

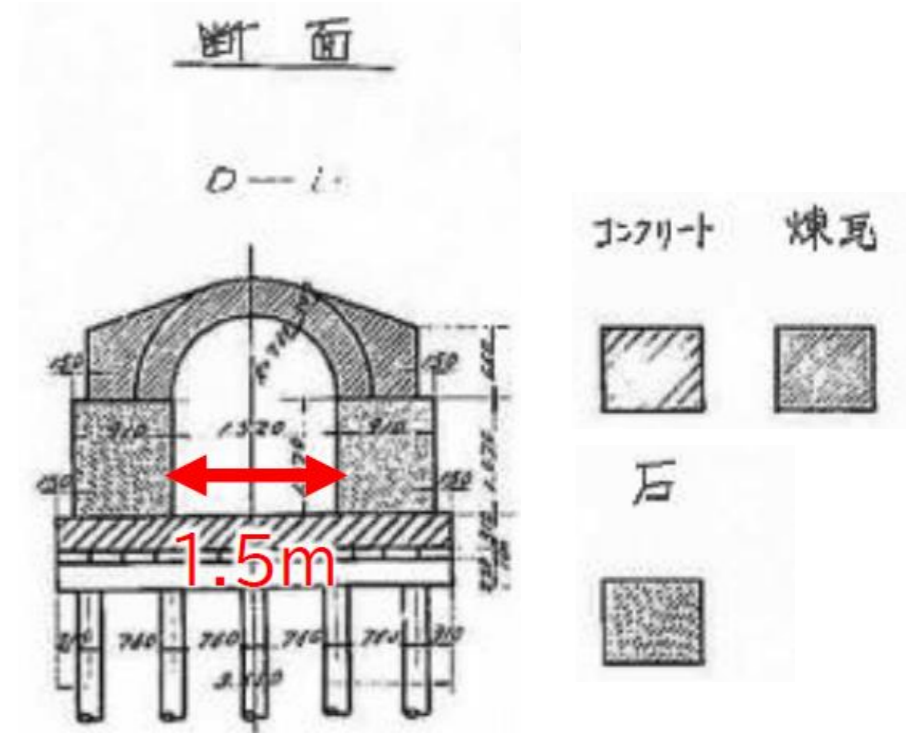


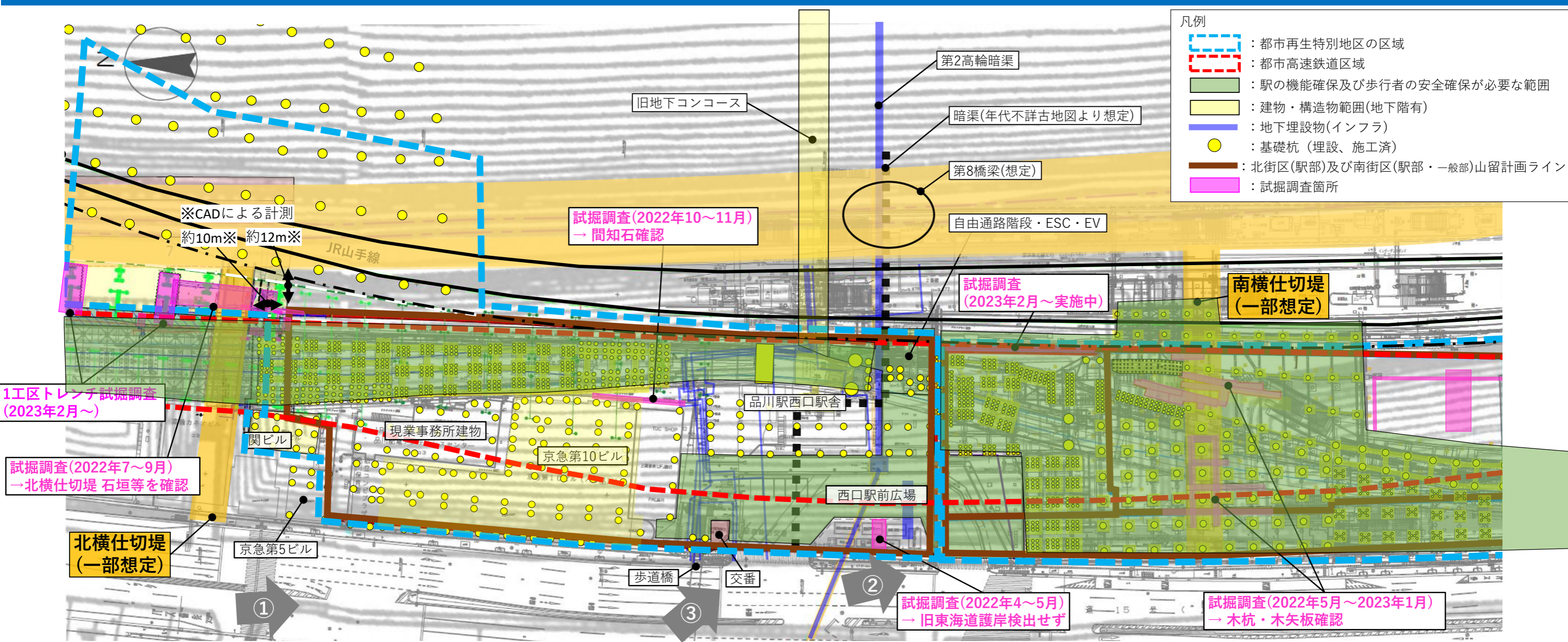
人孔構造断面図 :



上記文献に記載がないことから、当該暗渠は明治25年以降の陸の拡張に伴う埋立に合わせて整備されたと想定

■東京鉄道管理局財産図 (昭和36年)

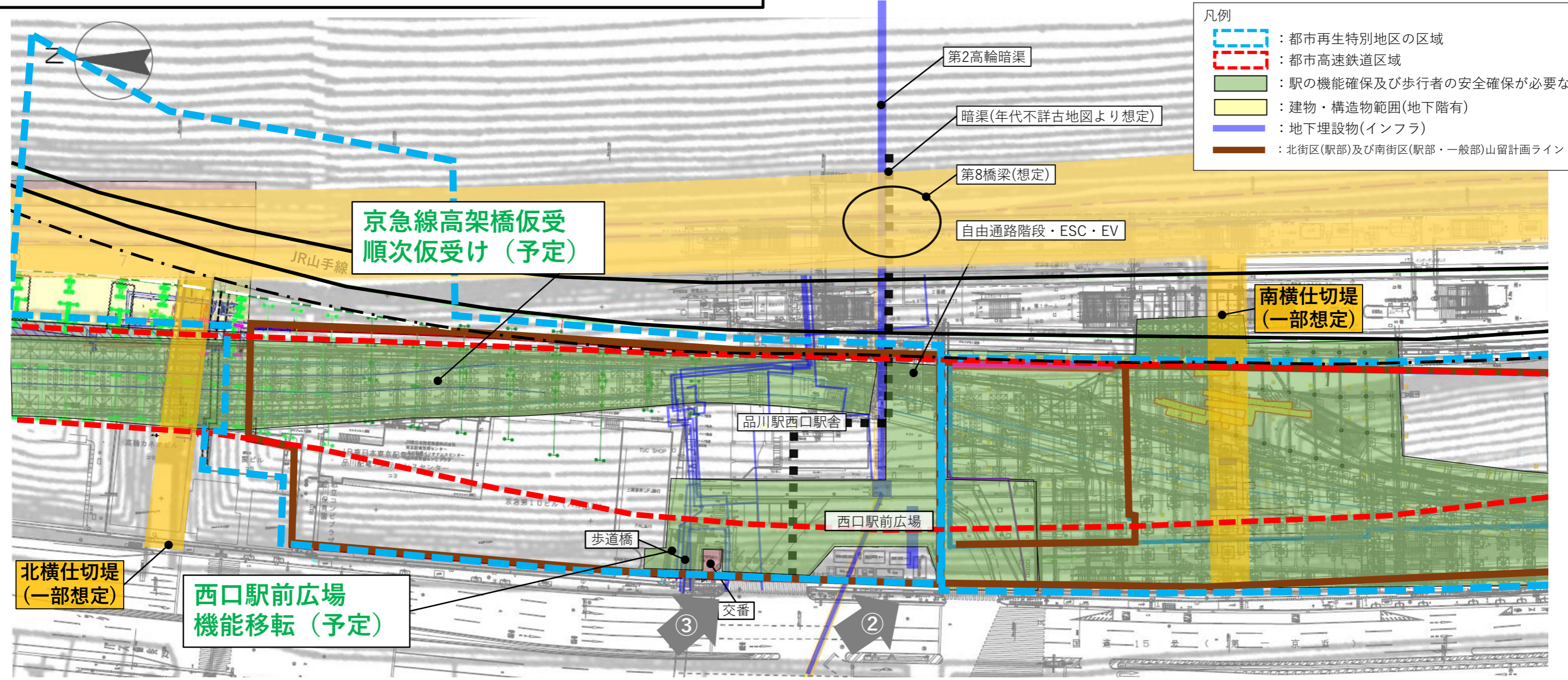




①品川駅西口周辺の状況【2017年頃】

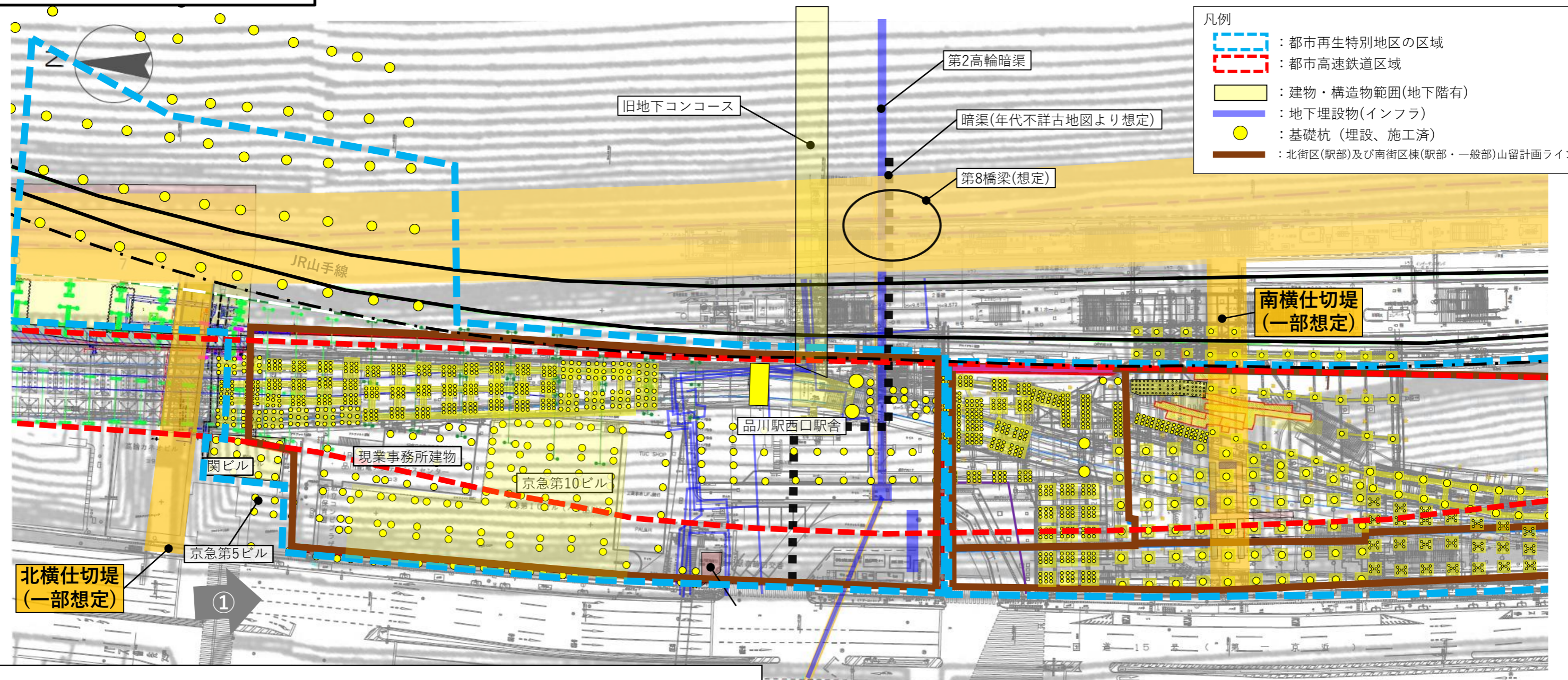


鉄道・国道・歩行者の安全確保及び駅機能の確保上調査が困難な範囲

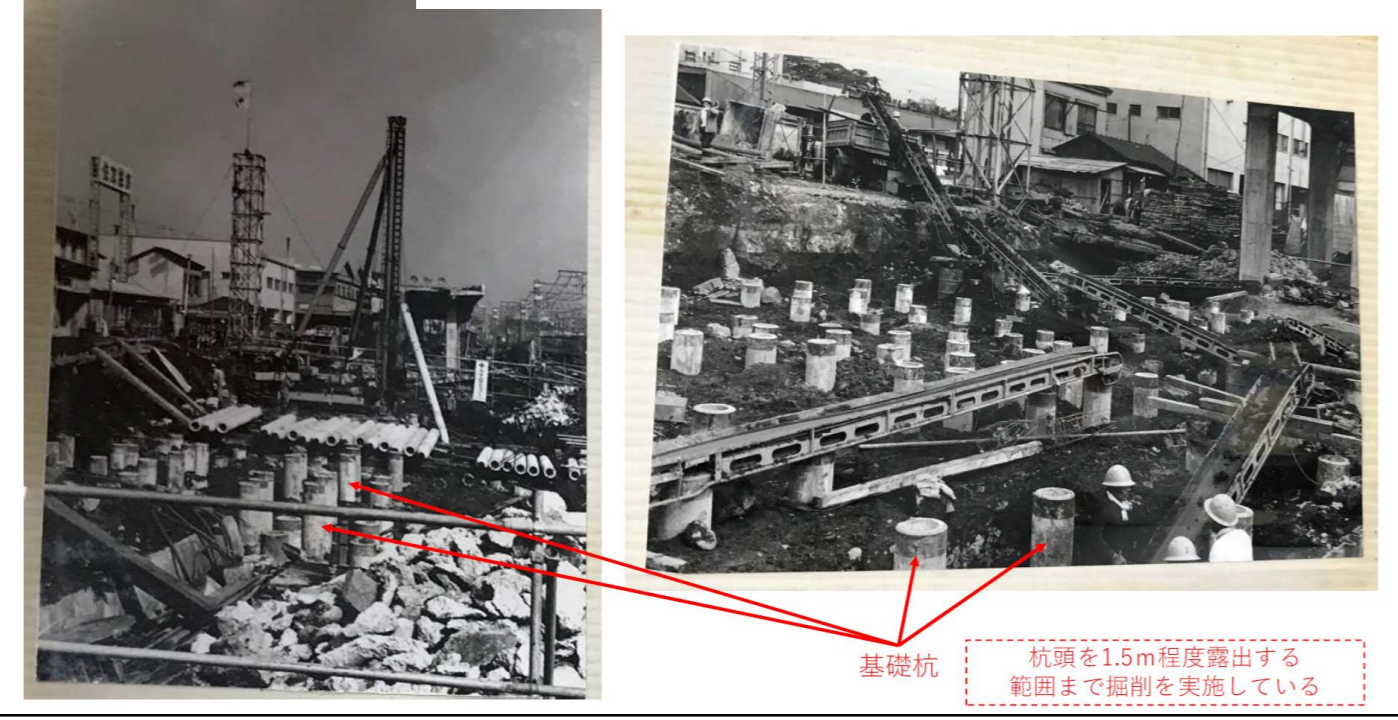


- 凡例
- : 都市再生特別地区の区域
 - : 都市高速鉄道区域
 - : 駅の機能確保及び歩行者の安全確保が必要な範囲
 - : 建物・構造物範囲(地下階有)
 - : 地下埋設物(インフラ)
 - : 北街区(駅部)及び南街区(駅部・一般部)山留計画ライン

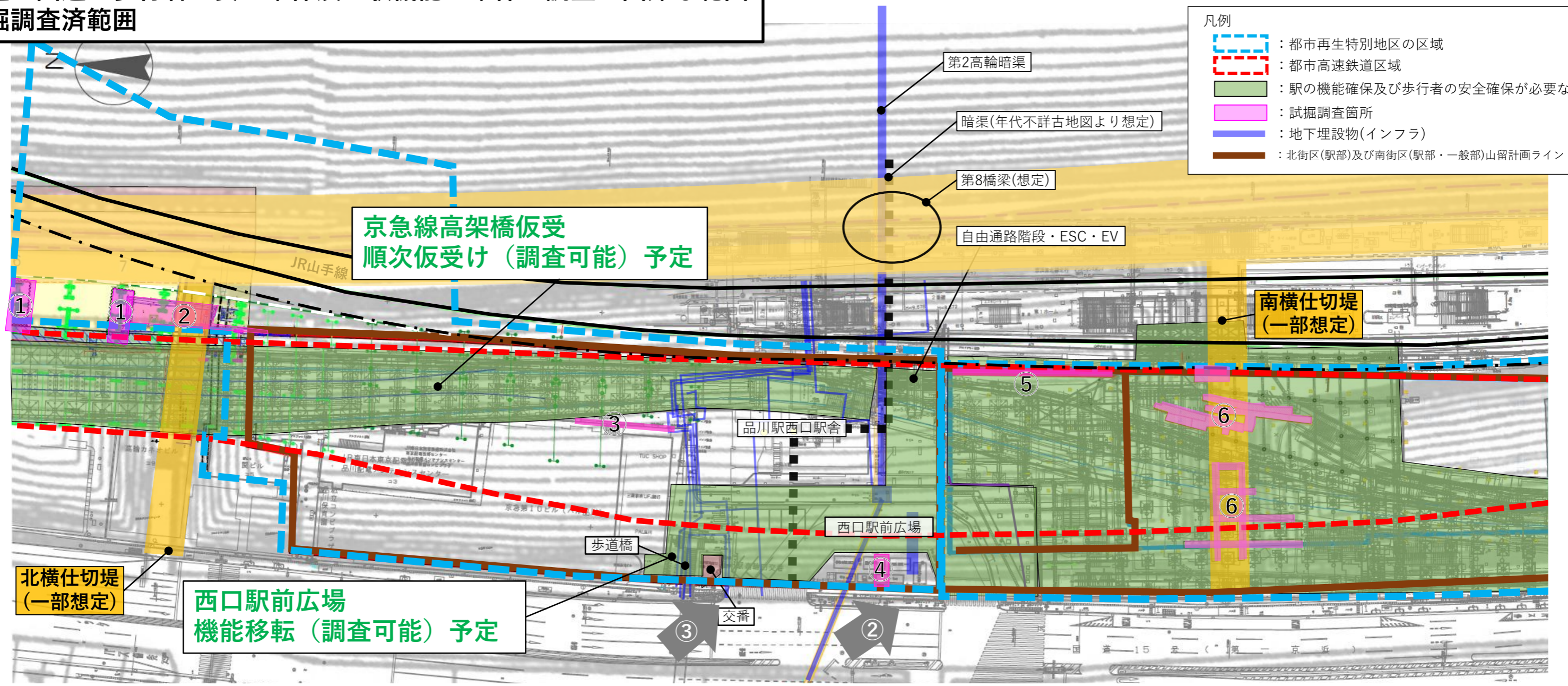
建物・構造物等建設範囲



京急線高架橋施工時の写真

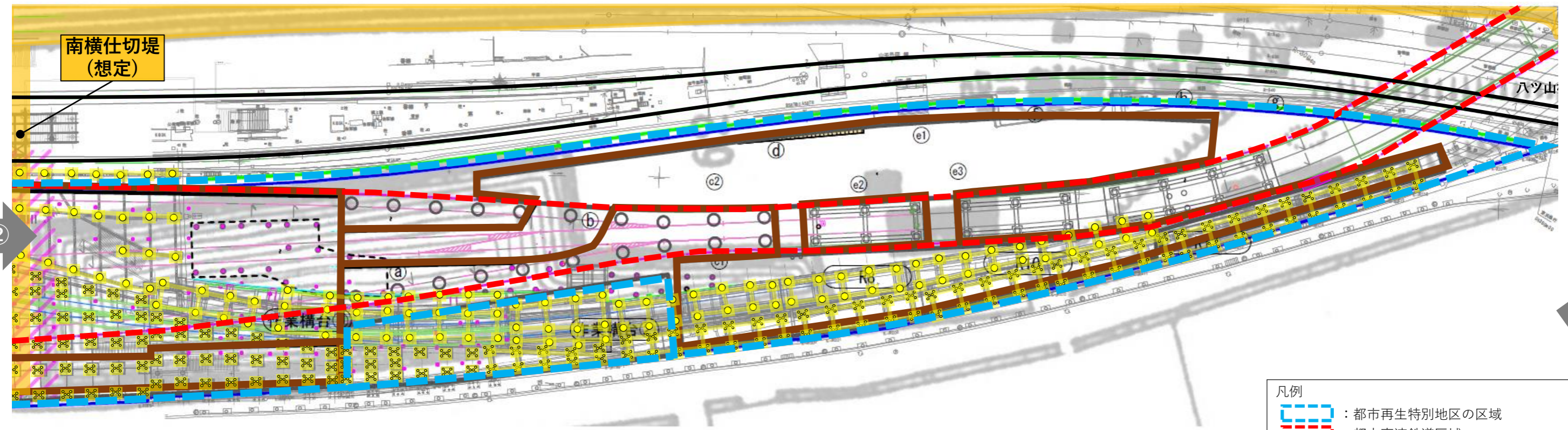


鉄道・国道・歩行者の安全確保及び駅機能の確保上調査が困難な範囲
試掘調査済範囲



調査箇所	調査目的	掘削深度	調査時期	調査結果
①	築堤盛土、埋立土、土留め、杭の有無確認	T.P-1.2m(予定)	2023年2月～	調査中
②	北横仕切堤の有無確認	T.P±0.0程度	2022年7～9月	北横仕切堤を確認
③	間知石の有無確認	T.P+1.0m程度	2022年10～11月	間知石を確認
④	東海道護岸の有無確認	T.P+1.0m程度	2022年4～5月	旧東海道護岸等 検出せず
⑤	溜池内の状況確認【ボーリング調査】	T.P-2.0m+α	2023年2月	関連遺構等 検出せず
⑥	南横仕切堤の有無確認	T.P±0.0	2022年5月～2023年1月	木杭・木矢板を検出

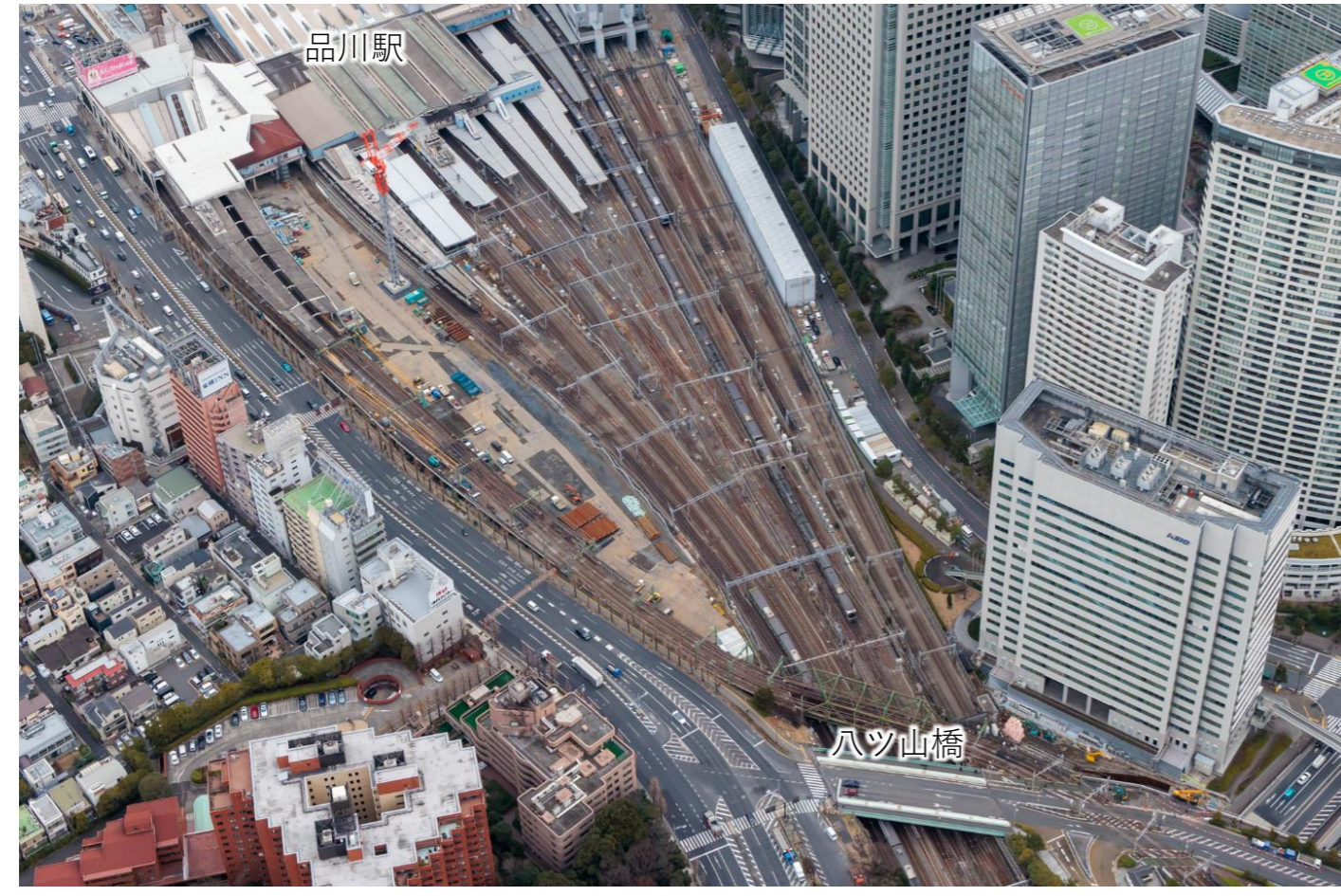
建物・構造物等建設範囲



凡例

	: 都市再生特別地区の区域
	: 都市高速鉄道区域
	: 基礎杭
	: 南街区(駅部・一般部)山留計画ライン

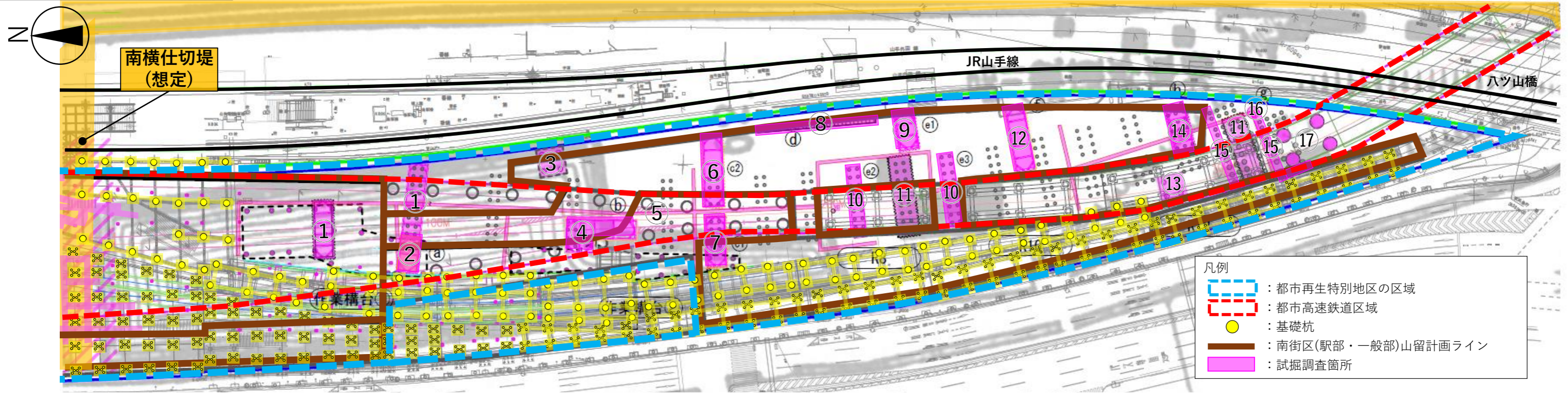
①品川駅以南の現況【2023年頃】



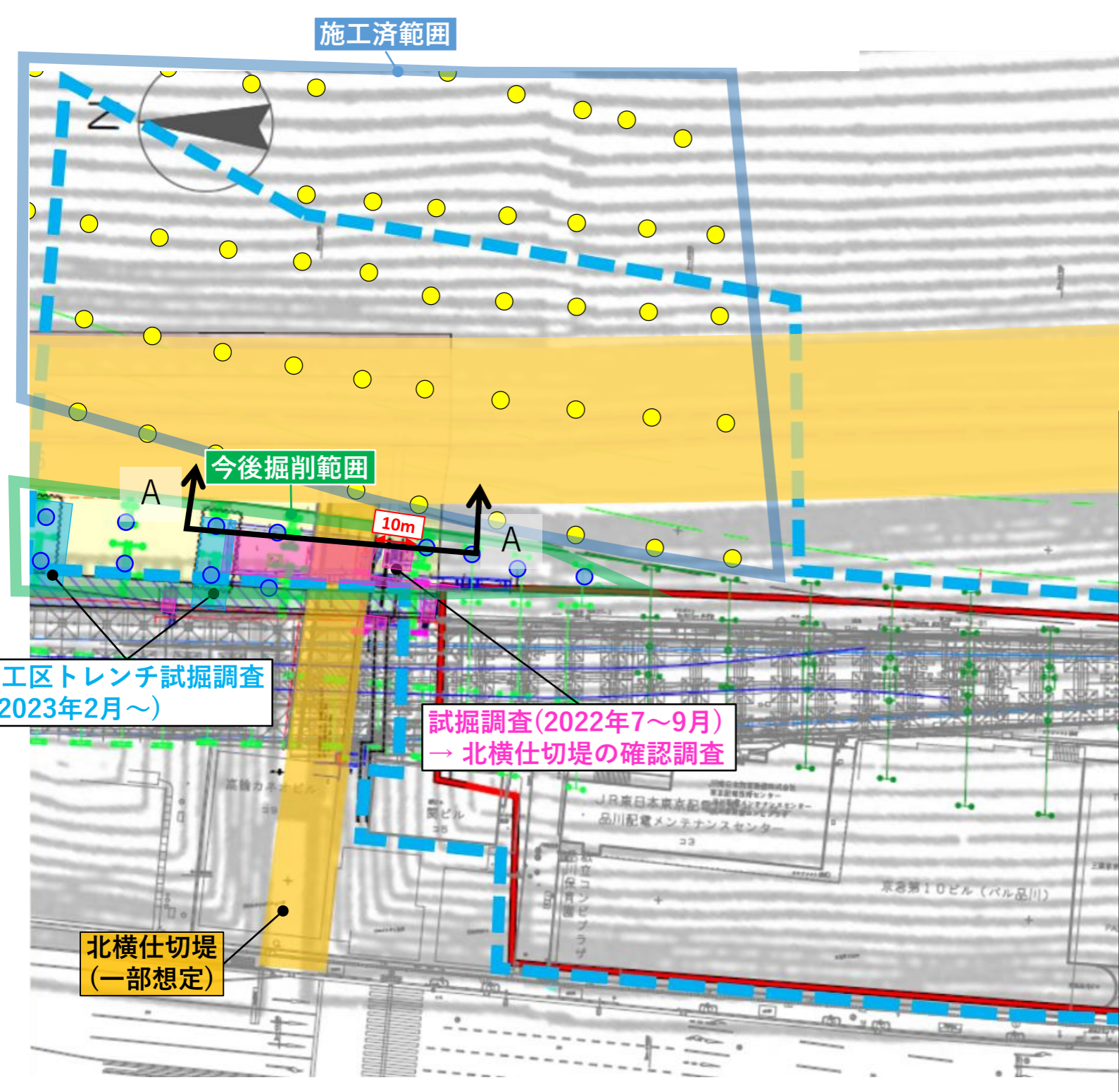
②品川駅以南の現況【2022年頃】



試掘調査済み範囲



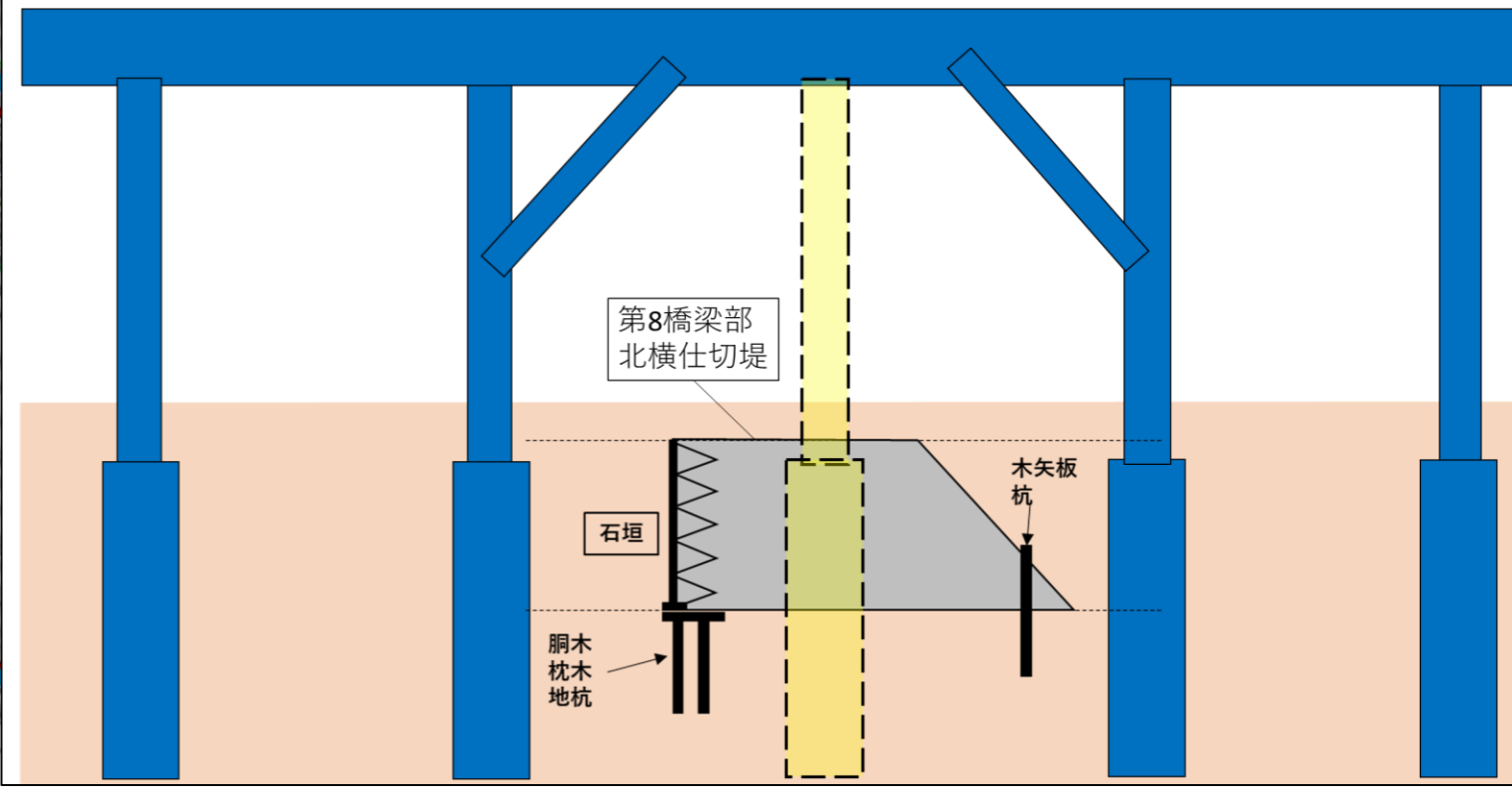
調査箇所	調査目的	掘削深度	調査時期	調査結果
①	護岸石垣の有無確認	T.P-1.0m+α	2022年9～10月	溜池護岸等 検出せず
②	溜池内の状況確認	T.P-1.0m+α	2022年1月	関連遺構等 検出せず
③	護岸石垣の有無確認	T.P-2.0m+α	2022年11月	溜池護岸等 検出せず
④	護岸石垣の有無確認	T.P-1.0m+α	2023年2月	関連遺構等 検出せず
⑤	整地層及び盛土層の残存状況確認	T.P+1.2m	2022年8～9月	整地層検出せず、盛土層を確認
⑥	護岸石垣の有無確認	T.P-1.0m+α	2023年2月～3月	関連遺構等 検出せず
⑦	護岸石垣の有無確認	T.P-1.0m+α	2023年2月	関連遺構等 検出せず
⑧	暗渠遺構の有無確認	T.P ± 0.0m+α	2022年12月	暗渠遺構等 検出せず
⑨	整地層、盛土層及び石垣、土留め等の有無確認	T.P-1.0m+α	2023年2月	整地層を確認
⑩	整地層の範囲確認	T.P+1.2m程度	2023年2月	関連遺構等 検出せず
⑪	旧品川駐車場の遺構有無確認	T.P-1.0m+α	2022年3～4月	整地層・盛土層を確認
⑫	整地層、盛土層及び石垣、土留め等の有無確認	T.P-1.0m+α	2023年2月	旧品川停車場遺構等 検出せず
⑬	旧品川駐車場の遺構有無確認	T.P-2.5m+α	2023年1月	旧品川停車場遺構等 検出せず
⑭	整地層、盛土層及び石垣、土留め等の有無確認	T.P-1.0m+α	2023年2月	旧品川停車場遺構等 検出せず
⑮	旧品川駐車場の遺構有無確認【ボーリング調査】	T.P-2.5m+α	2023年1月	旧品川停車場遺構等 検出せず
⑯	土塁状況の確認	T.P+1.2m	2022年12月	土塁状遺構確認
⑰	旧品川駐車場の遺構有無確認	T.P-1.0m+α	2022年3～4月	盛土層を確認



凡例

- : 都市再生特別地区の区域
- : 基礎杭 (施工済)
- : 新設する基礎杭
- : 施工済範囲
- : 今後掘削範囲

○デッキ部断面イメージ (A-A断面)



北横仕切堤を避けるよう設計を変更する

- ・ 施工済範囲 : 第18回調査・保存等検討委員会で報告。
- ・ 今後掘削範囲 : 試掘調査結果による周辺の文化財保護の観点から計画を変更し、文化財を現地に残して施工。(第23回調査・保存等検討委員会で仮高架で報告済の内容と同様)