

第6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6月20日（火）14:30～16:30

場所：JR 東日本 現地会議室

次 第

【全体会】

- (1) 開会

- (2) 第5回（4月25日）有識者検討会議議事録確認 【資料1】

- (3) 品川エリアの今後のまちづくりと文化財のあり方について 【資料2-1】
 - ・まちづくり 【資料2-2】
 - ・文化財の価値、継承のあり方
 - ・文化財の保存と活用

- (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。

「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5回）

開催記録

資料1

I 開催概要

日時： 2023（令和5）年4月25日（火曜日）14時30分～16時00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（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 特命教授） ・西村 幸夫 氏（國學院大學 観光まちづくり学部 学部長） ・本保 芳明 氏（国連世界観光機関（UNWTO）駐日事務所 代表） 	座長 副座長
有識者 オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> 【欠席】老川 慶喜 氏（立教大学名誉教授） ・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（ライト工業株式会社 R&D センターテクニカルオフィサー） ・谷川 章雄 氏（早稲田大学 人間科学学術院 教授） 	
オブザーバー	<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	<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 基盤整備計画部 ・東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模開発部門 ・東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部 まちづくり部門 ・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	<ul style="list-style-type: none"> 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4回 3/20 有識者検討会議議事録案]
- 資料2 [運営要領]
- 資料3-1 [品川駅街区 計画概要]
- 資料3-2 [品川駅街区 地歴調査・試掘調査の状況]
- 資料3-3 [品川駅街区 今後の進め方について]

II 議事要旨

1 開会

- 第5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4回（3/20）有識者検討会議 議事録確認

- 修正意見がなければ前回議事録は確定とする。（座長）

3 有識者検討会議 運営要領の改訂について

- 運営要領内、有識者の中井氏と有識者オブザーバーの古関氏の所属を変更した。（事務局 JR）
- 意見がなければ承認とする。（座長）

4 品川駅街区の計画概要等について

- 今後のスケジュールについて、次回有識者検討会議は5月23日、必要があれば次々回は6月20日と事務局に伝えてあるが、前回指摘した通り議論する内容がなければ間隔をあけてもよいと思っている。本日の会議で何らかの方向性や結論を出すべきか、次回、次々回ではどうなのか、提示してもらいたい。関係者全員が揃っているので今後具体的にどのような内容を検討するのか、議論したい。（座長）

← 12ページの通り、今後工事と調査を同時に進めなければならない。これと並行して都市計画の提案手続きを進めたい。これらに対して意見をいただきたい。（事務局 JR）

- 都市計画提案はいつ行うのか。（座長）

← 現時点では8月前半で提出したい。ただし都市計画提案の内容を本会議で議論することは考えていない。頂いた意見を都市計画手続きの進め方に反映したい。一方で、調査・保存等検討委員会で具体的な調査内容等を検討しているが、何かが出土した場合は本会議でも報告し、議論いただくこともあるかと思う。（JR）

- これから何を行い、議論するかが重要である。12ページの内容は調査・保存等検討委員会とすり合わせが完了しているのか。（副座長）

← 12ページの表中にある「試掘調査等の検討・調査・実施…」の箇所については調査・保存等検討委員会の所掌事項である。まずは地形図や文献、写真などで土地利用の変遷を理解し、過去の調査を念頭に置いて遺構を想定する。この想定を元に試掘箇所を決定して調査を実施する。調査の成果に基づき所見を取りまとめる。試掘調査は港区教育委員会が実施するもので、現在検討中の段階である。（谷川氏）

← 4月の調査・保存等検討委員会で港区から今後の試掘調査について報告を受けている。全てを調査できている訳ではないが、引き続き進めたい。（JR）

- 品川の再開発が高輪築堤の関係で非常に複雑な状況になっている。これは国家戦略特区として進められ、非常に公共性の高いプロジェクトである。文化財の扱いも重要であり、調査・保存等検討委員会でしっかりと議論をしていただき、本会議と情報を共有しても

らいたい。8月に都市計画提案と言われたが、その前提となる調査について関係者で十分に意見交換しながら進めてもらいたい。（副座長）

→非常に重要な意見である。（座長）

- 都市計画提案のプロセスの苦勞を理解するが、これまでの調査や議論、手続きを聞くと都市計画の申請手続きに事業者として自信をもって入れる段階ではないかと考える。ただし事業者としてのクリアしなければならない課題と、それに対する打開策を、外部にもわかるよう説明してもらいたい。（本保氏）

←ポイントとなるのは高輪築堤本体が今回の開発区域から外れていることと想定されること、連立事業関連の調査内容である程度状況がわかってきていること、それらを踏まえ、今後も調査を行うが、現時点では十分に埋蔵文化財に配慮した計画であると考えており、自信をもって提案していきたいと考えている。それを踏まえて意見や助言をいただきたい。（JR）

- 12ページの資料は概要が示されており、背景にある詳細のスケジュールの判断が難しい。どの辺りがクリティカルなのか、何をいつまでに決断するのかを議論できるようにしてもらいたい。（西村氏）

←12ページ右下の図に示す下部構造物は、今年度から工事着手しないと2027年の京急線地平化が間に合わない状況である。同じく上段の駅舎の部分も開業時に一部を活用するので、2025年から建築工事に入らねばならず、2024年には建築確認を進めなければならない。よってその前段となる都市計画の手続きは2023年度には完了しておかないと間に合わない。2023年度2月の都市計画審議会に諮るには、提案を8月にまとめおく必要がある。なお、当初説明時より既に3か月遅れているが、品川駅街区をより良い街にしていくために、遅れないよう進めていきたい。（JR）

- 2月の都市計画審議会に対して8月に提案するのは、行政の方でかなりの時間を要する印象である。（座長）

←都市計画の手続きは、審議会に諮るまでに地域関係者への説明など周知のプロセスが必要であり、概ねこの程度の時間がかかる。（港区）

- 本保氏、西村氏と同意見だが、文化財寄りの意見をすると、「試掘調査等の検討、調整、実施」とあるが、実際の埋蔵文化財の調査を行う港区教育委員会は、事業スケジュールは把握しているのか。調査と都市計画手続きの関係性について説明してもらいたい。（稲葉氏）

←4月の調査・保存等検討委員会で試掘調査の報告をし、その後事務局会議を開催して具体的な調査箇所を調整している。本日、本検討会議後にこの事務局会議を開催する予定であり、その場で事業スケジュールが開示されると認識している。（東京都）

→8月に都市計画提案をしたいという事業者の考え方との調整はどうか。（稲葉氏）

←この後の事務局会議で具体的なスケジュール等を聞き、初めて認識するという理解である。（東京都）

→都市計画の手続きと埋蔵文化財調査の話は、切り離して進めるものと考えている。（事務局 JR）

- 本保氏、西村氏と同様、都市計画の手続きを進めるべき時期と考える。手続きを進めるということは関係者が本格的に協議を開始するということであり、調査や工事時期とは別の次元の話だと理解してもらいたい。（中井氏）

- 都市計画手続きを進めることは問題ないが、もし試掘等で重要な遺構などが出てきた場合は、都市計画の手続き自体も一旦留保して、調査の結果を踏まえていかないといけない。そういう手続きで進める形が適切と考える。（中井氏）
- 調査・保存等検討委員会は都市計画提案に対してコメントする立場ではなく、文化財がこの場所でどういう状態にあるのか確認する役割であり、それに基づいて保護措置を決めていく。（谷川氏）
- 東京都教育庁の発言で事務局会を開いているという話だが、複雑な案件において調査すること自体に事業上の制約があるケースでは、調査内容の程度と蓋然性について、行政として関与しなければならない。時間との関係が重要であり、誰もリスクを取らなければ、事業がストップする。文化財に配慮しながらどの程度の蓋然性をもって整理していくかは、行政の役割である。重たい問題であるが、事業や都市計画と連携してもらいたい。文化財についての整理が都市計画、国家戦略特区につながる。課題解決のために、知恵を出してもらいたい。（副座長）
- この場所は事業者が2社に分かれていて、遺構も高輪築堤から旧品川停車場に移る場所であり、詳しいことがわかっていない。複雑な場所であり、少しずつ調査しながら工事を進めることは妥当だと考える。出土した遺構に応じた対応を検討する。（小野田氏）
 - ← この意見は都市計画の提案時に関係するのか。提案後の話か。（座長）
 - 両方である。（小野田氏）
- 文化庁から発言してもらいたい。（座長）
 - ← 特段の意見はないが、事務局のいうとおり都市計画と埋蔵文化財の調査を並行して進めることで問題ないと考える。（文化庁）
- この場所ではこれまでの調査から品川駅付近における高輪築堤本体は、今回の開発範囲とは干渉しないという見解であったが、何十年も先かもしれないが今後また何かの開発が発生して築堤本体の位置と干渉する可能性が出た場合、この場所では築堤本体は大切に扱うという宣言があるとよいと考える。反省すべき汐留の事例を踏まえ、今回は関わらないので受け流すのではなく、開発者の高輪築堤への理解や姿勢を、計画の中に将来に尊重した絵が描ければ、マスコミの報道などで誤解をしている国民に向けて、計画の中で埋蔵文化財や将来を尊重した絵を描き、高輪築堤への理解や姿勢を正しく伝えることにもなる。（西村氏）
 - ← 重要な意見である。明確に反映できる方法を考えてもらいたい。（座長）
 - ← 新橋～横浜間鉄道の全体像を展示する施設を是非造ってもらいたい。（座長）
- 資料3-1、1ページの意義の部分に書いたが、会社の姿勢として、この土地は鉄道が最初に走った場所であり、築堤を理解し、鉄道インフラからまちづくり、社会基盤の在り方を踏まえて、後世に継承していきたいと考えている。（JR）
 - ← そういう姿勢を展示する施設を造ってもらいたい。結論を急ぐものではないが、いずれ展示内容についても意見交換したい。（座長）
- 本会議は、都市計画の提案内容に関与しないが、都市計画手続きについては、事業者として進めてよいという結論になったと思う。今後、本会議の運営要領内「文化財的価値を踏まえ、幅広い視点から高輪築堤等の価値および保存・継承等のあり方を検討し、事業者に助言を行う。」に則り、調査・保存等検討委員会で検討、報告される調査結果や内容については本会議にも共有いただきたい。（稲葉氏）

← それは当然と考える。（座長）

- 都市計画は進めてもらうが、中間報告など本会議でも報告してもらいたい。稲葉氏の意見も踏まえ、8月以降の会議はどう考えるか。（座長）

← 次回5月の開催を含めて改めて相談させてもらうが、高輪築堤は品川駅街区範囲だけではない。新橋～横浜間の全体像や展示内容についても本会議で意見をいただきたい。また調査・保存等検討委員会での調査等の結果や考え方についても報告し、ご意見いただきたい。（JR）

- 次回の検討会議では今後の議題について、12ページの改訂版を提示して欲しい。都市計画提案までに議論する内容と共に都市計画提案後にどの程度のペースで何を議論するか、手順を示してもらいたい。この整理をもって次々回以降の本会議の開催ペースを調整したい。（座長）

- 本日は、将来を見据えた助言に感謝する。都市計画手続きを進めるにあたり文化財との関係について、現時点では自信をもって進めてよいという示唆を頂いたので、事業者として進めていく。次回以降は少し時間を設けて、報告できる内容を整理して進めていきたい。（JR）

← 次回を6月開催としてもよいが、早めに日程を確保したい。6月に1回開けば8月の都市計画提案をスムーズに進められると考えているか。（座長）

→ そう考えている。6月か7月あたりで開催したい。（JR）

← 次回は6月の開催で決定する。（座長）

- その他意見や追加議題がなければ、本日は終了する。（座長）

5 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5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。本日は有識者オブザーバーの老川氏、古関氏が都合により欠席、小野田氏が都合により30分程度遅刻の予定。

[事務局 JR] 4月1日付でご異動により交代となったオブザーバーを紹介する。

[事務局 JR] 配布資料の確認を行う。欠損があれば申し出いただきたい。

[事務局 JR] 本日の次第を説明する。ここからは座長に進行をお願いする。

2 第4回（3/20）有識者検討会議 議事録確認

[座長] 詳細に作成いただいている。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。

[座長] 他になれば、次の議題に移る。

3 有識者検討会議 運営要領の改訂について

[事務局 JR] 資料2について説明する。本文中の改訂はない。最終ページの有識者の中井氏、有識者オブザーバーの古関氏の肩書の変更となる。

[座長] 他になれば、次の議題に移る。

4 品川駅街区の計画概要等について

[JR] 資料3-1として計画概要について説明する。

[JR] 資料3-2として地歴調査・試掘調査の状況について説明する。

[京急] 資料3-2、8ページからの地歴調査・試掘調査の状況を説明する。

[JR] 資料3-3として今後の進め方について説明する。

[座長] 最も関心があるのは今後のスケジュールである。今後のスケジュールを具体的に質問したい。有識者検討会議は概ね月1回開催しているが、議論する内容がなければ省略してもよいと考える。今日の有識者会議で具体的な検討課題を確認したい。意見交換だけでよいのか、何らかの方向性や結論を出してほしいのか、同様に5月、6月には何かあるか、という凡その予定を提示してもらいたい。

[事務局 JR] 資料3-1、3-2はこれまでの調査結果等をまとめた資料であり、12ページはスケジュール含め事業案を記載している資料である。資料の通り、まだこれから工事をやりながら、埋蔵文化財調査を進めていかなければならない状況である。これと並行して、民間事業者として都市

計画の提案手続きを進めていきたい。これらに対して意見をいただきたい。

[座長] 都市計画手続きの提案はいつ行う予定か。

[JR] あくまで事業者の希望スケジュールだが、2027年の京急線地平化に間に合わせるためには、2023年8月頃を目標として進めたいと希望している。関係行政の皆様にご指導いただきながらということが前提である。

[座長] 8月の中旬か、下旬か。7月の有識者検討会議で意見をまとめる必要があるのかどうかに影響する。

[JR] 現時点では都市計画提案の時期は8月の前半で実施を考えている。本日いただく意見や宿題にもよるが、都市計画の内容そのものを本会議で判断いただくことは考えていない。本日頂く意見を元に、今後関係機関と円滑に協議を進められるようであれば、現時点ではご指導いただくことは考えていない。

[座長] では、有識者会議で議論してもらいたい事柄は何か。

[JR] 今後、文化財の関係を含め都市計画提案を進めていくにあたり、ご意見やご助言を頂き、事業者側にて必要に応じて都市計画の進め方に反映していきたい。一方では、調査・保存等検討委員会で具体的な試掘調査等の検討をしていく。その際に何かしらが出土した場合は本会議でもご議論いただくこともあるかと思う。

[座長] 都市計画の内容については、本会議に諮ることはないことでよいか。

[JR] その通りである。

[座長] 委員から質問や意見はあるか。

[副座長] 本日の資料でより重要なのは今後の段取りである12ページの内容である。その内容について調査・保存等検討委員会とのすり合わせは完了していると考えてよいか。

[谷川氏] 12ページの上段の帯にある「試掘調査等の検討・調査・実施…」については調査・保存等検討委員会の所掌事項である。まずは地形図や文献、写真などで土地利用の変遷を理解し、これまでの調査の所見を念頭に置いてどういう遺構が想定されるかということを決める。次の段階で、その想定を元に試掘箇所を決定し、調査を実施する。その成果に基づいて保護措置を決定する。4月5日の調査・保存等検討委員会で地形図や写真、文献等について議論し、想定遺構について確認した。試掘調査は基本的には港区教育委員会が実施することになっており、これを現在検討中という段階である。いずれにせよ今後試掘調査に入っていく段階である。

[座長] 事務局からも副座長の質問に回答してもらいたい。

[JR] 谷川氏からあった通り、港区より今後の試掘調査について報告を頂いている。一部、旧品川停車場辺りの部分で試掘調査を行っており、4月の調査・保存等委員会で報告を受けた。全てを調査できている訳ではないので、引き続き調査や検討を行っていきたい。

[副座長] 質問の狙いは、品川の再開発が高輪築堤の関係で非常に複雑な状況となっている。一方で、本計画は国家戦略特区認定を受ける目標で進められており、連立事業含め非常に公共性の高いプロジェクトだと考えている。文化財の話は重要なポイントのため、調査・保存等検討委員会でしっかりと議論していただき、この検討会議でも情報を共有してもらいたいと考える。技術的なことはわからないが、構造物や営業線付近等、試掘調査が難しい箇所が多いようである。段階的に行う必要があり、工程としても難しいため、事務局や専門家、行政当局で十分に意見交換しながら、進めてもらいたい。8月に都市計画提案を希望するとあったが、前提となる調査について、関係者間で密にコミュニケーションを取りながら進めてもらいたい。

[座長] 非常に重要な意見である。

[本保氏] 専門ではないが、建設省で再開発事業にも携わっていたので、都市計画申請のプロセスもある程度理解できる。これまでの調査や議論、手続きを聞いていると、都市計画の申請手続きに事業者として自信を持って入っていける段階ではないかと思っている。外部にもわかるような説明という観点から、都市計画に入っていくために、事業者としてクリアしなければならない課題と、それに対する対応を改めて説明してもらいたい。

[西村氏] 12ページの資料で示されたスケジュールは概要で、背後にある詳細のスケジュールが見えないので判断が難しい。あくまで事業者側の想定なので、関係機関との手続を経て決まっていくものと思うが、プロジェクト推進段階の計画なので、デッドラインがあると思うが、それが把握できない。何かが出土した際には、対応する柔軟性を担保いただきながら、どういう点がクリティカルなのか、デッドラインを見ながら何をいつまでに決断しなければならないかを議論できるようにしてもらいたい。

[座長] 一旦スケジュールについて事務局から答えてもらいたい。

[JR] 本保氏への回答として、ポイントとなっているのは、想定を含むが、高輪築堤本体がおそらくJRの線路下であり、掘削を行う開発区域から外れているということ、連立事業関係の調査である程度状況がわかってきているということ、そのようなことから、今後も調査を行うが、現時点では十分に埋蔵文化財に配慮しうる計画であると考え、自信をもって提案していきたいと考えている。それを踏まえて更に専門の先生方から意見や助言をいただきたいということである。西村氏への回答であるが、12ページが漠然としているということに対して、12ページの右下にある図に示す下部工作物を今年度から着手していかないと2027年の京急線地平化には間に合わない工程になっている。同じく赤い部分の建築物も2027年に一部活用していくことになるので、2025年度初から建築関係の工事に入らないと間に合わない。そのため建築関係の手続きは、関係機関にご協力いただき、何とか2024年度1年程で進めたいと考えている。その前段となる都市計画の手続きを2023年度には終えておかないと、いずれも間に合わないという状況になる。

都市計画審議会は3か月に1回のため、2月の都市計画審議会に諮れるように8月には提案する必要がある。通常の類似案件と比較した場合でも、非常に厳しいスケジュール状況である。既に当初説明時より3か月遅れている。今後関係機関の皆様と調整していき、2027年度の京急地平化、品川駅開業を目指し、より良い街にしていくために、遅れないよう進めていきたいと考えている。

[座長] 全体の流れが理解できありがたい。2023年に都市計画を決定するというところで2月の審議会と言われたが、その提案はいつまでに行わなければならないのか。

[JR] 都市計画提案は、2月の審議会なので8月に行政に提案するというのが一般的な流れである。

[座長] 行政側でかなりの時間を要する印象である。

[JR] 都市計画決定は影響力が大きく、地元への説明会など影響が多岐にわたるので、通常通りと認識している。

[座長] 行政で具体的に説明できる方はいるか。

[港区] 都市計画の手続きは先ほどの説明の通り、審議会にかけるまでに地域関係者への説明など周知のプロセスが必要であり、概ねこの程度の期間がかかる。

[座長] 港区の了承と東京都の了承は連動しているのか。それとも区が了承しても都が一から検討するのか。

[港区] 港区と東京都で連携し、情報共有をしている。高輪築堤も、都市計画の提案も、現在協議を進めている状況である。この部分の協議がしっかりと行われて、対外的な説明責任を果たせるだけの全体スキームが構築された暁には提案を受けられるという形になると考える。

[座長] 区が了承したら自動的に都も了承という形なのか。都から意見を聞きたい。

[JR] 都の都市計画部局は、参加していない。事業者の理解の範囲での回答となるが、今回の都市計画は都決定の都市計画となるので、港区で都市計画審議会を行い、その判断をもって都の都市計画審議会となる。更に国家戦略特区となるので、国レベルでの会議体も経て最終決定となる。国家戦略特区なので内閣府であり、内閣総理大臣の認定をもって都市計画が認定されるという扱いである。

[座長] 港区が検討した上で都が決定するという理解でよいか。

[JR] 都知事が認定する都市計画となる。

[稲葉氏] 本保氏、西村氏の発言と同じ意見だが、文化財寄りの意見をしたい。「試掘調査等の検討・調整・実施」とあるが、実際の埋蔵文化財の調査は、港区の教育委員会に移ると思うが、区の教育委員会では事業スケジュールを把握しているのか。埋蔵文化財調査と都市計画手続きの関係性について説明してもらいたい。

- [東京都] 4月の調査・保存等検討委員会で試掘調査等の報告をさせてもらった。その後事務局会議を開き、具体的な調査箇所を調整している。事業者から回答をもらう流れだが、今日の会議後に事務局会議を開く予定となっており、その場で具体的な事業スケジュールも開示されると思っている。
- [稲葉氏] 8月上旬に都市計画提案をしたいという事業者の考え方との調整はどのようなになっているか。
- [東京都] この後の会議で具体的なスケジュールを聞いて初めて認識すると考えている。
- [事務局 JR] 都市計画の手続きと試掘調査の話は切り離して進めるものと考えている。
- [中井氏] 本保氏、西村氏と同様、都市計画手続きを進めるべき時期ではないかと考えている。都市計画手続きを進めることは、関係者が本格的に協議をしていこうということであり、具体的な調査や工事の話とは別の次元の話だと理解してもらいたい。したがって、現時点で都市計画手続きを進める条件は十分に整っていると考える。もし試掘等で重要な遺構などが出てきた場合は、都市計画の手続き自体も一旦留保して、調査に注力し、その結果を踏まえ進めてもらう形が事業スケジュールを考慮しても適切と考える。
- [谷川氏] 調査・保存等検討委員会は都市計画提案に対してコメントする立場ではない。文化財がどういう状態にあるのかを現状確認し、保護措置を提案する役割である。
- [副座長] 東京都の説明で、事務局会議を開いているという話があった。このような複雑な案件において、調査すること自体に事業上の制約があるため、鶏と卵のような関係になっているケースでは、調査内容の程度と蓋然性について、行政として関与することが必要になる。時間との関係が重要だと思われる。誰もリスクを取らないということになれば、事業はストップする。文化財に配慮しながら、どこまでそれを、蓋然性の世界で整理していくのか、ということは行政にしかできない役割である。重たい問題であるが、事業や都市計画と連携してもらいたい。文化財についての整理が都市計画、国家戦略特区に全てつながってくる。文化財行政、都市計画行政としての課題をどうすれば打開できるか、知恵を出してもらう必要がある。
- [小野田氏] これから具体的なプロジェクトが始まる段階で、事業者も2社に分かれている。遺構も、高輪築堤から品川駐車場の構内に移っている場所であり、文献を参照しても詳しいことがわかっていない。複雑な場所を、少しずつ調査しながら工事を進めていく形が妥当だと考える。もちろん、どんな遺構が出土するかはこれからの話で、出土した際に対応していくことになる。
- [座長] 今の話は都市計画の提案時に関係するののか。それとも提案後の工事段階での話か。
- [小野田氏] 両方である。

- [座長] 文化庁から発言してもらいたい。
- [文化庁] 特に意見はないが、事務局の言うとおりの都市計画と埋蔵文化財の調査を並行して行うことで問題ないと考えている。重要な遺構が出土した際には計画変更もあり得ると聞いている。
- [座長] スケジュール以外の資料や説明については、何か意見があるか。
- [西村氏] この場所では、今までの調査で高輪築堤本体は営業線直下にあり、今回の開発範囲とは干渉しないだろうということだが、何十年も先かもしれないが今後また何かの開発が発生して築堤本体の位置と干渉する可能性が出た場合に備えて、この場所では築堤本体は大切に扱うという宣言があるとよいと考える。反省すべき汐留の事例を踏まえ、今回は関わらないので受け流すのではなく、マスコミの報道などで高輪築堤全体が壊されるといった誤解を与えている部分は、計画の中で埋蔵文化財や将来を尊重した絵が描ければ、開発者の高輪築堤への理解や姿勢を、国民に正しく伝えられる。約束のできない50年先をどう描くかは任せるが、そういった鉄道遺産と将来開発への配慮や大きなビジョンが見えてくるような、計画となればよいと考える。遺産と都市開発の共生のモデルのビジョンとなる気がしている。
- [座長] すぐには事務局の意見は求めないが、今の意見は非常に重要なことである。全体像を確実に展示する展示場を造ってもらい、今の西村氏の意見を反映できるよう考えてもらいたい。
- [JR] 資料3-1の1ページの意義の部分にも描いたが、この土地は鉄道が最初に走り、車両基地として鉄道システムが育った場所でもあるので、今後、後世に残していくという意思を持って対応していきたい。会社の姿勢として、丁寧な調査を踏まえて築堤を理解し、活かしながら鉄道インフラからまちづくり、社会基盤の在り方を踏まえて、継承していきたいと考えている。
- [座長] そうした経緯や姿勢を、展示する施設を造ってもらいたい。高輪築堤を考える会（産業遺産学会）の報告書を拝見したが、この中にも新橋～横浜間の鉄道建設にイギリスの技術がどれほど反映されているのか整理されていない。本論とは異なるが、この研究会の位置づけを伺いたい。
- [谷川氏] 産業遺産学会の一部の部会的役割である。学会から提出された高輪築堤の保存要望書を出した団体の1つである。
- [座長] 結論を急ぐものではないが、いずれかの段階で展示の内容について意見交換をしたい。
- [稲葉氏] 本会議は、都市計画の提案内容に関与しないが、都市計画手続きについては、事業者として進めてよいという結論になったと思う。今後について、本会議の運営要領内「文化財的価値を踏まえ、幅広い視点から高輪築堤等の価値および保存・継承等のあり方を検討し、事業者に助言を行う。」に則り、調査・保存等検討委員会にて調査の内容を検討いただくが、その結果や検討内容については、検討会議にも情報共有

いただきたい。都市計画手続きについて本日議論し、次回以降は何を議論していくか確認としての趣旨である。

[座長] それは当然と考えている。今後の議論については、新橋～横浜間の全体像はもちろん、都市計画手続きは確実に進めてもらい、内容の中間報告などはいただきたい。8月以降の会議について、どう考えるか。

[JR] 次回の5月以降の開催を含めて改めて相談させてもらうが、高輪築堤は品川駅街区だけではない。座長から指摘を頂いている新橋～横浜間の全体像や展示方法についても、意見をいただきたい。また調査・保存等検討委員会での調査等の結果や考え方についても幅広い視点からご意見をいただき、高輪築堤への理解を深め、対応方法についてより意義あるものにしたいと考えている。

[座長] それでは、次回の5月の検討会議で、今後の議題について、12ページにある表の改訂版案を提示してほしい。5、6、7月で議論する内容と共に、8月上旬に都市計画提案をされたとして、その後に本会議がどの程度のペースで何を議論するのか、調査・保存等検討委員会の進捗や行政手続きの予定を踏まえた手順を示してもらいたい。また、展示場などの全体像の話についてもどこかの段階で示してもらいたい。それらを踏まえて、6月以降の開催ペースを調整したい。

[座長] 会場については、事務局の事情は理解するが、同箇所での開催を希望する。

[JR] 将来を見据えた助言に感謝申し上げる。都市計画手続きを進めるにあたり文化財との関係について、現時点では自信をもって進めてよいという示唆を頂いたので、事業者として進めていく。今後の検討会議については、次回以降は少し時間を設けて、報告できる内容を整理して進めていきたい。

[座長] 5月開催を6月へ移してよいが、早めに連絡をもらいたい。6月に1回開けば、8月の都市計画提案をスムーズに進められると考えているか。

[JR] そのように考えている。6月か7月あたりで開催したい。

[座長] それでは5月は開催せず、次回開催を6月20日とする。

[座長] 他になれば、本日は終了する。

5 閉会

[事務局 JR] 本日は終了とする。

以 上



品川まちづくりの経緯

2023年6月20日（火）

東京工業大学特命教授 中井 検裕

歴史：1850～2000年くらいまで

江戸時代末期（1850年頃）

現在の国道15号は、おおむね、かつて海沿いに位置した東海道であり、その東側には海が広がっていた。
西側は武蔵野台地の東端に位置しており、崖線の緑が連続していた。
また、大名の下屋敷が構えられ、大規模な庭園（大名庭園）が造営されていた。
現在の品川駅の南側には、町家が立ち並ぶ東海道五十三次の第一宿「品川宿」があり、多様な人々が集まる「江戸の玄関口」として栄えていた。



△多様な人々が往来する東海道
出典：品川区HP



△東海道に連なる町家
出典：国立国会図書館HP

明治初頭（1870年代頃）

1872年、海岸沿いに国内初の鉄道路線として、品川駅～横浜までの間が仮開業した（その後、新橋駅～横浜間で本開業）。
1885年には山手線の前身となる品川～赤羽間が開通するなど、品川駅は東京の鉄道網の先駆けとなった。
また、明治中期以降、大名の下屋敷が構えていた西側は、宮家の大邸宅が並んでいた（その一つの竹田宮邸は、現在も貴賓館として残っている。）。



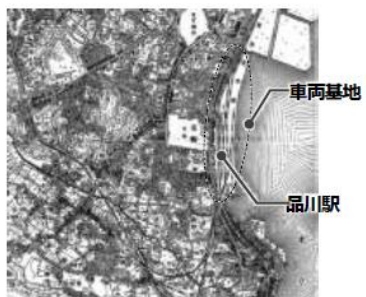
△海岸沿いを走る鉄道
出典：都立図書館HP



△宮家の大邸宅（竹田宮邸）
出典：高輪貴賓館HP

大正半ば（1920年代頃）

品川駅の北側は、路線に沿って埋立てが進み、品川～田町間に約26haの広大な土地が誕生した。
その新たな土地には、貨車の仕分け作業を行う操車場や客車・貨車の留置施設などの大規模な車両基地が設けられた（後に、田町車両センターとなる。）。
また、1925年には、京浜急行電鉄の高輪駅が開業した。



△大正時代の品川駅周辺
出典：国土地理院



△高輪駅
出典：京急提供

歴史：1850～2000年くらいまで

昭和初頭（1930年代頃）

昭和に入り、品川駅の東側まで埋立てが進み車両基地が拡大した。埋立てにより、「東京市営芝浦と場」などが東側に開設した。

この頃の品川駅西側は、宮家の邸宅から、衆議院議長官舎や公爵邸などの公邸に土地利用が変遷した。

1933年には、京浜急行電鉄の高輪駅が廃止され、デパートを配する複合駅ビルとして現在の場所に品川駅を開業した。



埋立てが東側に拡大

△昭和初頭の品川駅周辺
出典：国土地理院

昭和中期（1950年以降）

戦後、公邸として利用されていた品川駅西側は、まとまった街区を活用して大規模なホテルがいくつも建設された。

また、スケート場、ボウリング場、テニスコートなどの娯楽施設も作られた。



昭和中期

△昭和中期の品川駅周辺
出典：国土地理院

平成初頭（1990年頃）

品川駅東側は、トラックなどの輸送手段の変化などに伴い、車両基地が再開発の対象となり、業務を中心とした超高層ビルが立ち並んだ。

1998年には、品川駅に最初の東西自由通路が完成した。



現在

△現在の品川駅周辺
出典：Google Earthを基に作成

現在（2000年代）

2003年に東海道新幹線の品川駅が開業した。

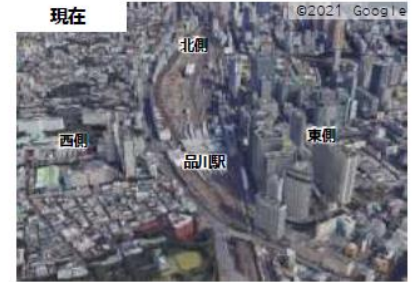
東海道新幹線の改札口が品川駅東側（港南口）となり、それを契機に超高層ビルの建設が進み、東側には日本を代表する企業が集積した。

また、タワーマンションも次々と建設され、東側の人口が急増した。

品川駅の西側は、更なるホテルの開業や映画館、水族館、ライブホールなどの娯楽施設の更新など、東側とは異なる土地利用が行われた。



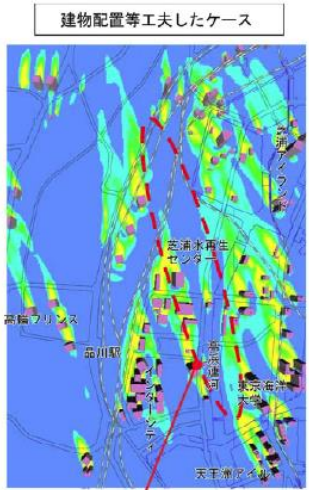
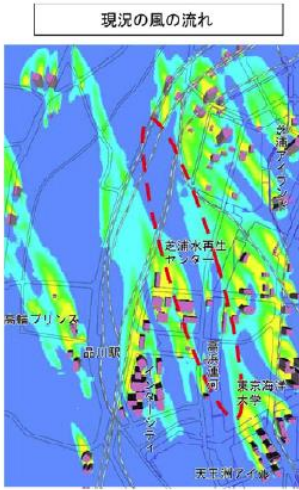
△東海道新幹線品川駅の開業
出典：JR東海提供



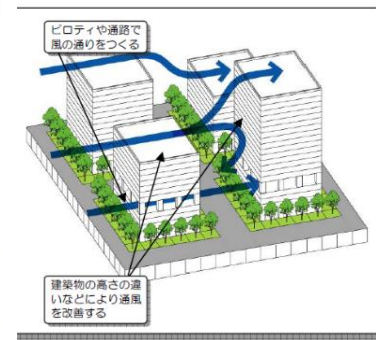
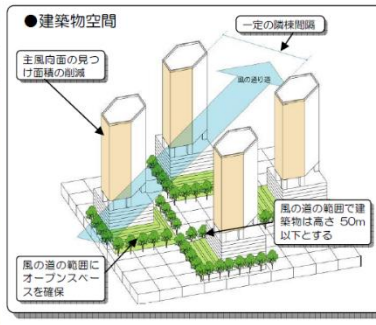
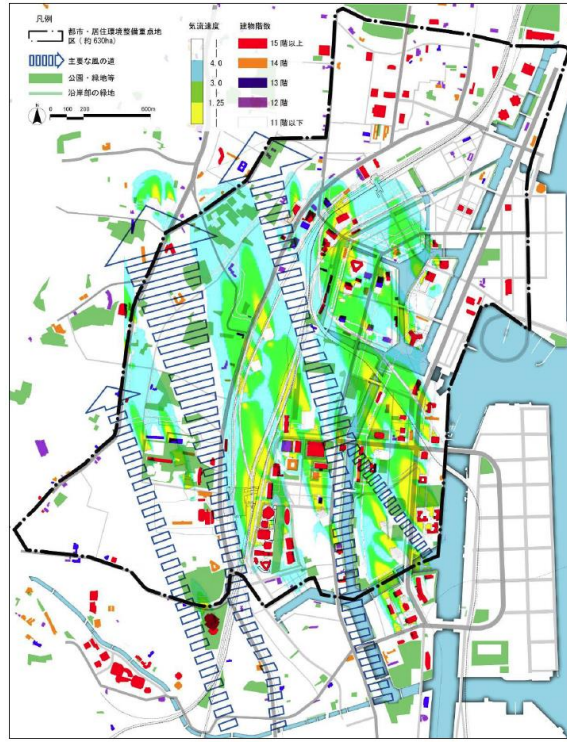
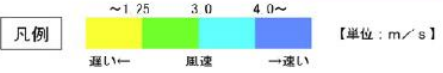
△現在の品川駅周辺
出典：Google Earthを基に作成

現在のまちづくりの原点

- 2004年8月 都市・居住環境整備重点区域
- 2006年9月 品川周辺地域都市・居住環境整備基本計画（東京都）
 - 将来像
 - 環境モデル都市づくり
 - 先客万来の都市づくり
 - 東京サウスゲートの形成
- 2007年11月 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン
 - 風の道の確保

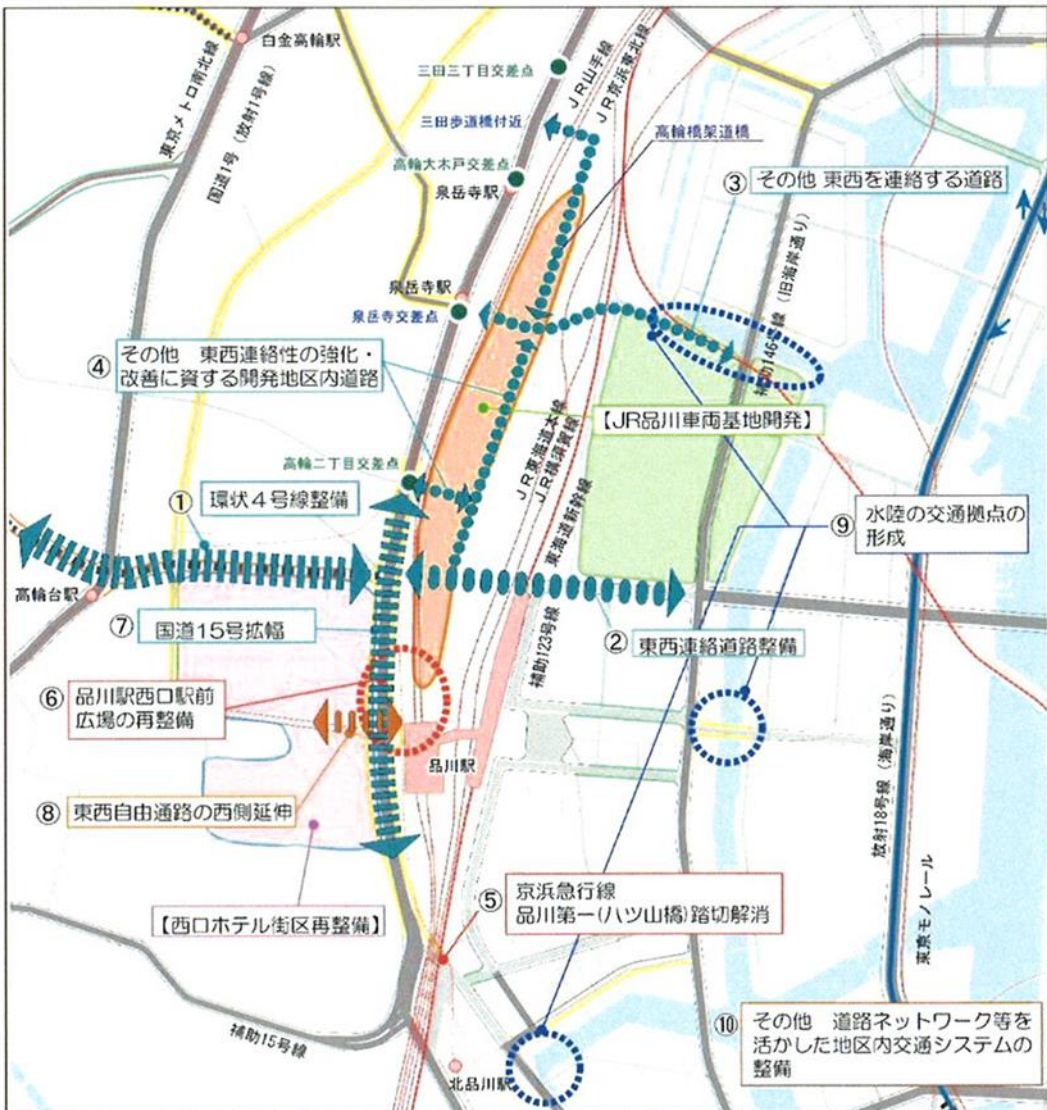


上図は夏の日中の主風向である、南南東の風をシミュレーションモデルに入力し解析をした結果の中から、地上付近の風と密接な関連が見られる地上約50mの風速分布を平面図に示したものです。図3に示した風の流れが概ね破線（赤）で囲まれた位置にあります。今後開発が予想される地区の建物配置や形態、排熱の削減や緑地の工夫などにより、風の流れを含めより快適な環境を創出していくことが可能です。

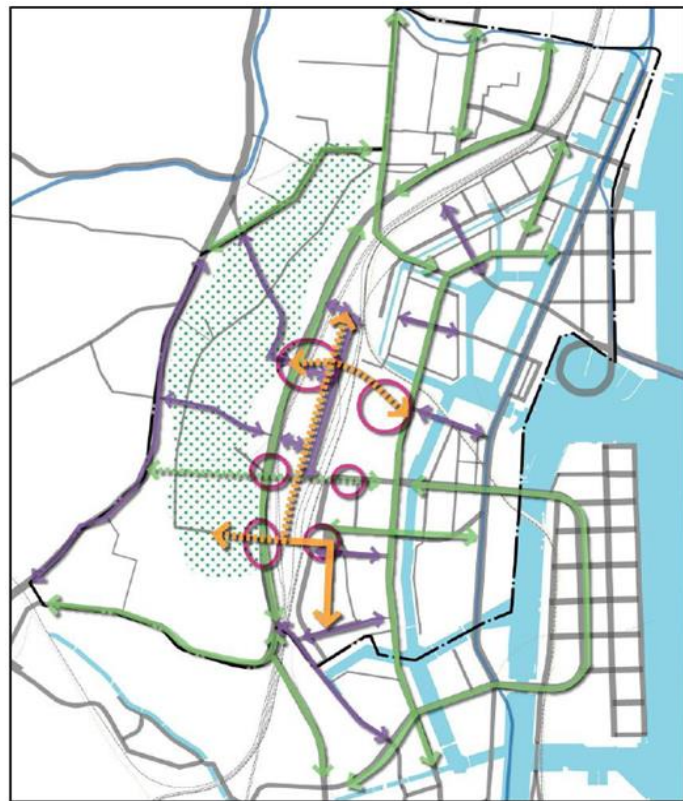


基盤施設の整備の方向

➤ 2007年11月 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン



歩行者ネットワーク



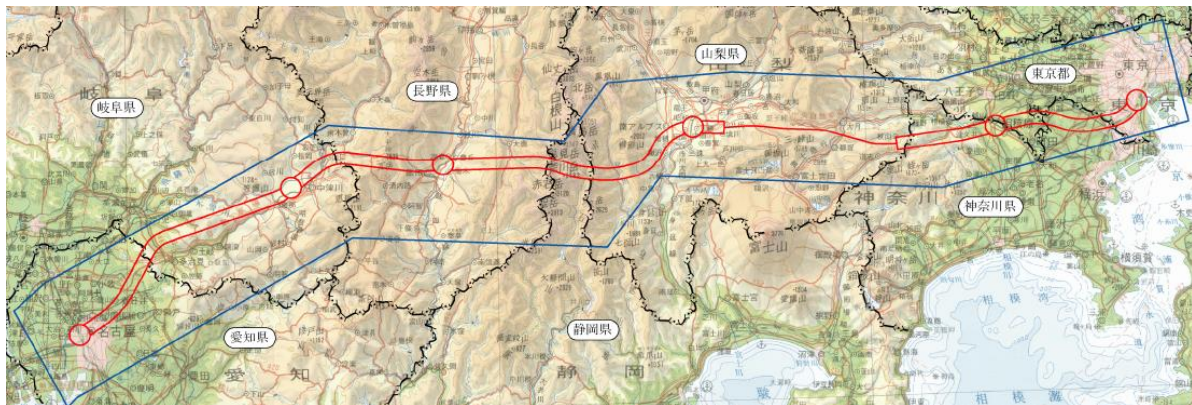
東京都「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン」2007より

2007年ガイドライン以降の動き

- 2008年 東海道新幹線全列車が停車
- 2010年 羽田空港国際線ターミナル（現第3ターミナル） 供用開始
- 2011年 リニア中央新幹線の整備決定



国土交通省航空局「羽田空港のこれから」より
<https://www.city.minato.tokyo.jp/kankyoushidouasesutan/documents/faq21-01.pdf>



JR東海資料より

2007年ガイドライン以降の動き

- 2011年 アジアヘッドクォーター特区
- 2012年 特定都市再生緊急整備地域に指定
- 2013年 オリンピック・パラリンピック2020開催決定
- 2014年 山手線新駅（現高輪ゲートウェイ駅）構想公表



新駅イメージ

(別紙2)



JR東日本資料より

品川駅・田町駅まちづくりガイドライン2014

➤ 3つの将来像

＜新たな将来像＞
「これからの日本の成長を牽引する
国際交流拠点・品川」

【将来像2】
世界の人々が集い交わる
文化・知の交流のまち

- 1 世界と日本、国内と東京をつなぎ、世界の人々を迎え入れる交通結節点・都市空間が形成される。
- 2 世界のトップランナーを呼び込む知的交流の場となるMICEの拠点が形成される。
- 3 日本の文化体験や国内観光の魅力を発信する観光コンシェルジュ機能が確立される。

【将来像1】
国内外のビジネスパーソンの
活力にあふれる最も進んだビジネスのまち

- 1 国内外のグローバル企業や成長する海外企業の集積地が形成される。
- 2 世界が憧れる上質な都市型居住・外国人等にとってもストレスフリーな生活環境が実現される。
- 3 世界からみても高い安全・安心を得られる防災空間が形成される。

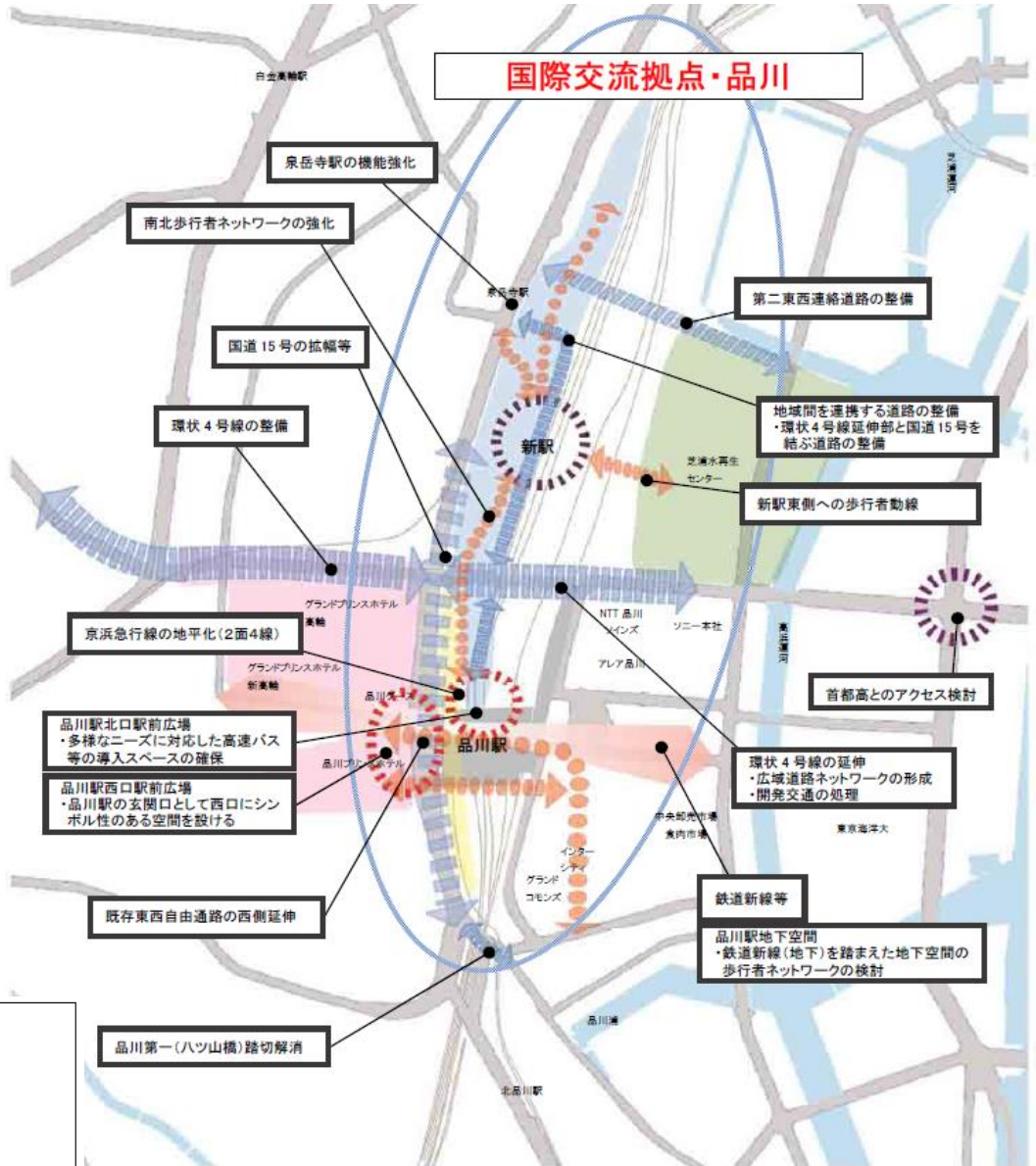
【将来像3】
世界に向けた次世代型の
環境都市づくりを実現するまち

- 1 水や緑、流れる風を体感できる環境都市が実現される。
- 2 最先端の環境技術を導入した環境配慮型の都市が実現される。



品川駅・田町駅まちづくりガイドライン2014

➤ 基盤整備の方針



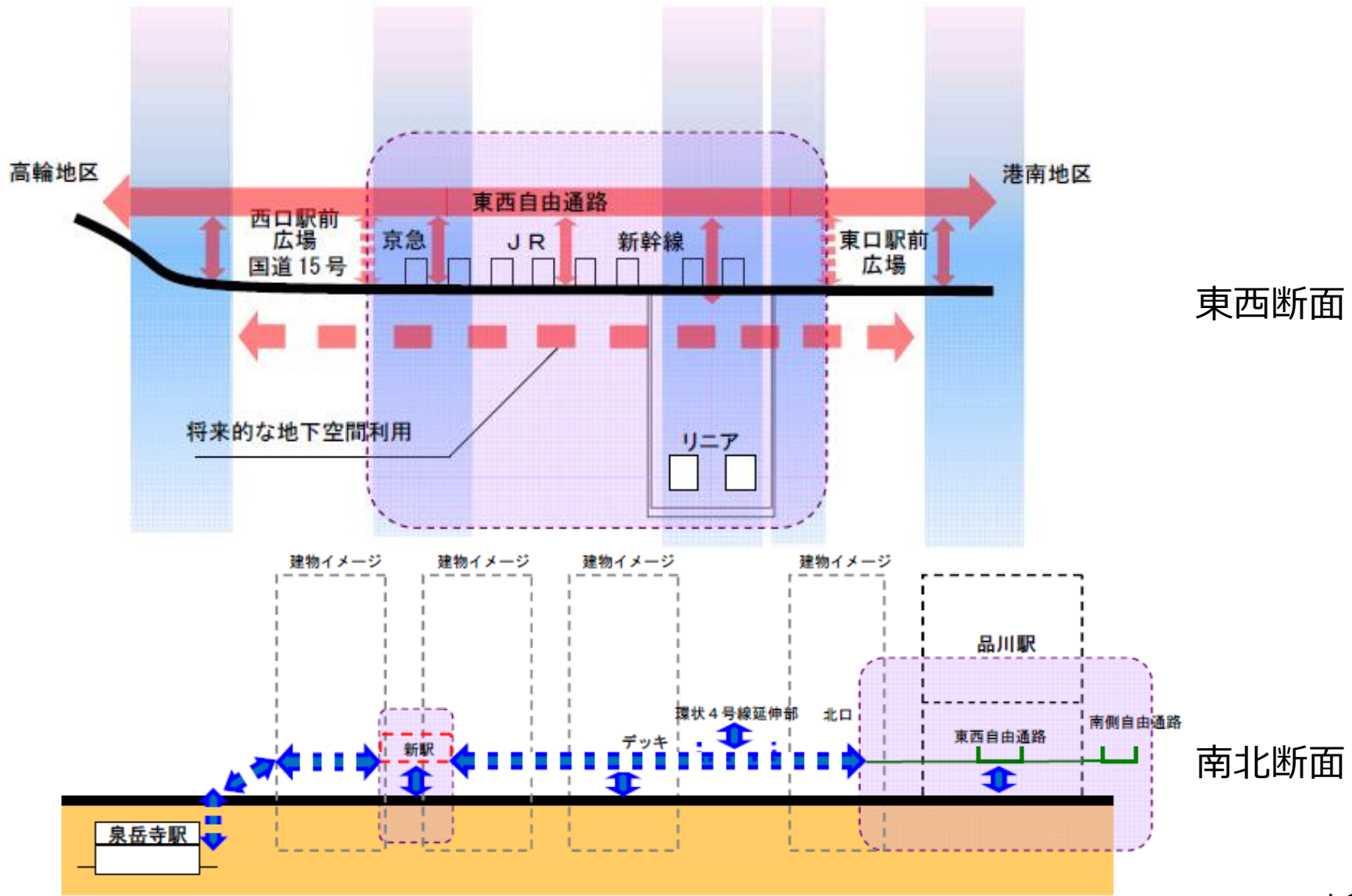
【凡例】

道路ネットワーク	品川駅北周辺地区
歩行者ネットワーク	品川駅西口地区
交通結節点	品川駅街区地区
駅前広場	芝浦水再生センター地区

東京都「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン」2014より

品川駅・田町駅まちづくりガイドライン2014

歩行者ネットワーク（東西・南北断面イメージ）



東西断面

南北断面

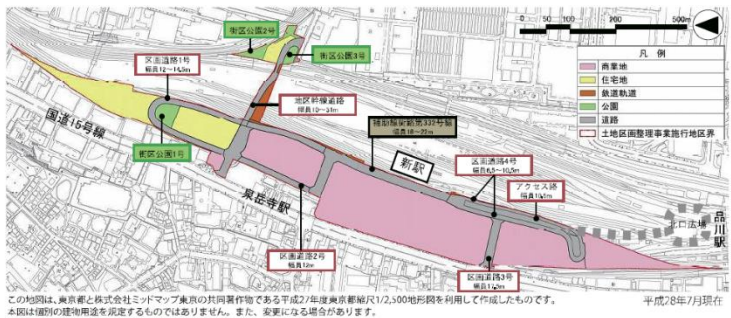
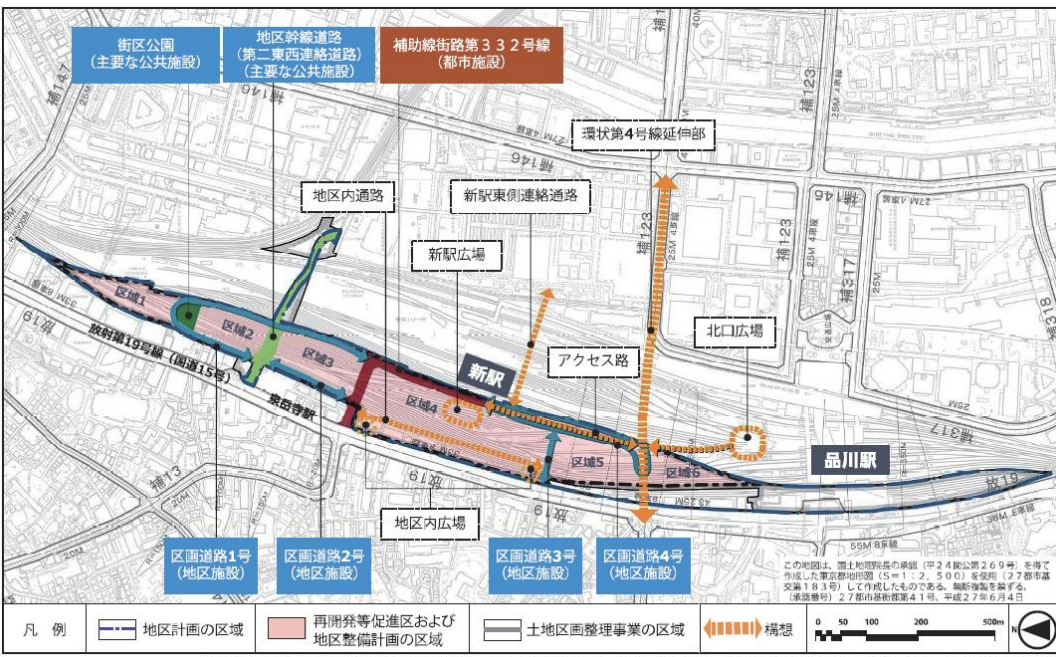
品川駅・田町駅まちづくりガイドライン2014

➤ 優先整備地区



2014年ガイドライン以降の動き

- 2016年4月 国家戦略特区の都市計画決定（土地区画整理事業）
- 2016年7月 品川駅北周辺地区土地区画整理事業の事業認可
- 2017年11月 泉岳寺駅地区第2種市街地再開発事業の都市計画決定

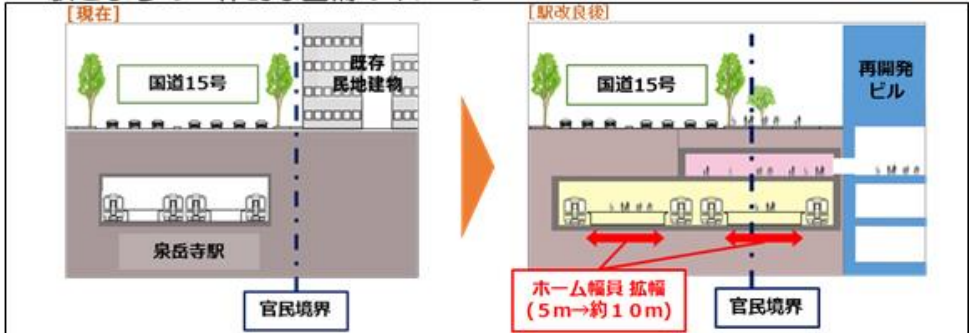


この地図は、東京都と株式会社ミッドマップ東京の共同製作物である平成27年度東京都幅尺1/2,500地形図を利用して作成したものです。本図は個別の用地用途を決定するものではありません。また、変更になる場合があります。平成28年7月現在

土地区画整理事業の概要

面積等	約14.7ha	事業費	約592億円
施行者	独立行政法人都市再生機構	事業期間	平成28年度～平成43年度 (清算期間含む)

■駅とまちの一体的な整備のイメージ



東京都都市整備局「泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業」2018年より

品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン(2017年3月)

- 優先整備区域ごとに基盤整備、土地利用、景観などのより具体的な方針を定めたものの第1弾
- 以降、優先整備区域における特区提案の前提となる

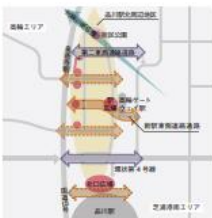
3 この街のつくりかた

まちづくりの骨格

東西軸 分断されていた東西をつなぐ。

かつて鉄道で東西に分断されていたこの街において、まとまりのある広場や主要な風の道、視線の抜けを確保するとともに、東西方向の歩行者ネットワークや道路ネットワークで周辺地域と街をつなぐ。

- 凡例
- 広場等
 - ⇄ 駅広場と新駅東側連絡通路を中心とした東西のつながり
 - ⇄ 広場等を中心とした空間・視線のつながり
 - ⇄ 道路整備による東西のつながり



南北軸 南北をつなぐ骨格的な軸をつくる。

南北約1.6kmの細長い特徴的な街の形状を踏まえ、デッキレベルにある高輪ゲートウェイ駅・品川駅と街の南北をつなぐ骨格的なデッキを中心とした歩行者ネットワークをつくる。

また、新東海道を中心として地上レベルで地区の南北をつなぐ骨格的な歩行者ネットワークをつくる。

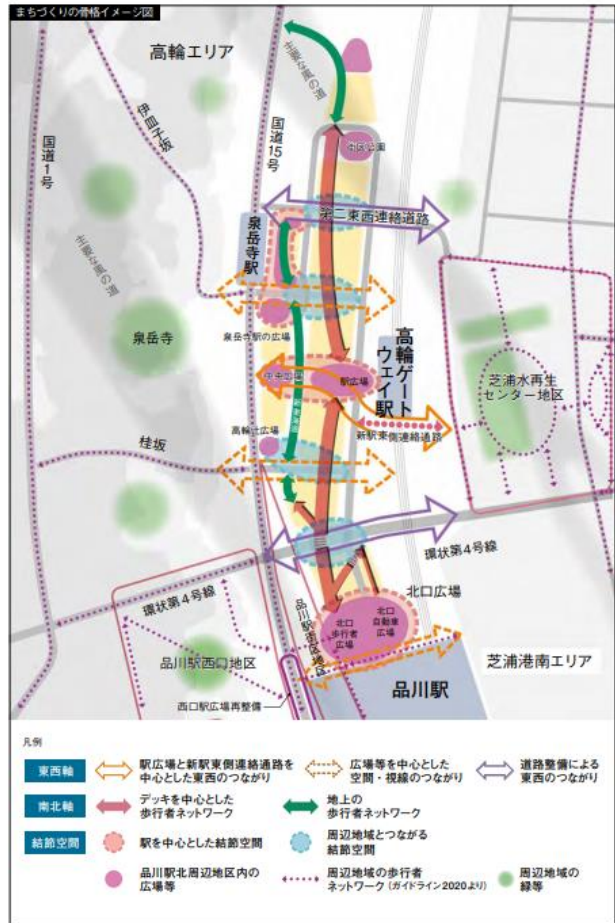
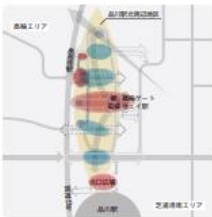
- 凡例
- ⇄ デッキを中心とした歩行者ネットワーク
 - ⇄ 地上の歩行者ネットワーク



結節空間 東西のつながりと南北の軸が交差する結節空間をつくる。

東西のつながりと南北の骨格的な軸が交差する場所において、周辺地域と街を機能的・空間的・視覚的につなぐ特徴的な結節空間をつくる。

- 凡例
- 駅を中心とした結節空間
 - 周辺地域とつながる結節空間

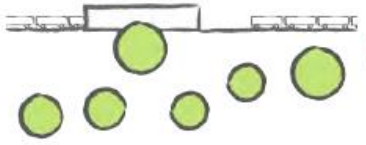


品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン(2017年3月)

3 この街のつくりかた

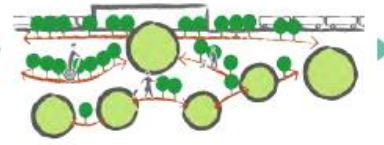
まちづくりの方針

方針 1 駅と街をつなぐ。
～エキマチ一体のまちづくり～



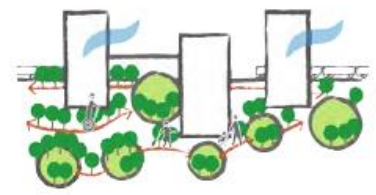
広場

方針 2 街全体を賑わいでつなぐ。
～歩いて楽しいストリート型まちづくり～



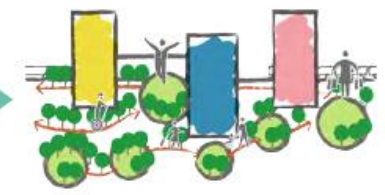
ネットワーク

方針 3 風と緑で空間をつなぐ。
～市街地環境に配慮した空間づくり～



建物も含めた空間づくり

方針 4 世界から人々を引き寄せる。
～多彩な機能の集積により
新たな価値が生まれるまちづくり～



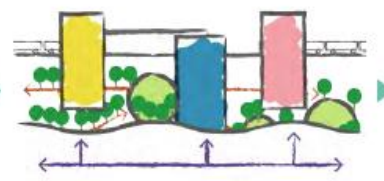
都市機能

方針 5 国際交流拠点にふさわしい
景観形成に取り組む。
～街と地域、駅と街をつなぐ景観形成～



景観形成

方針 6 次世代型の環境・
防災都市づくりに取り組む。
～安全・安心・快適にすごせる
持続可能なまちづくりの実現～



環境・防災

方針 7 地域とともに成長し続ける。
～共創型まちづくりと街全体のマネジメント～

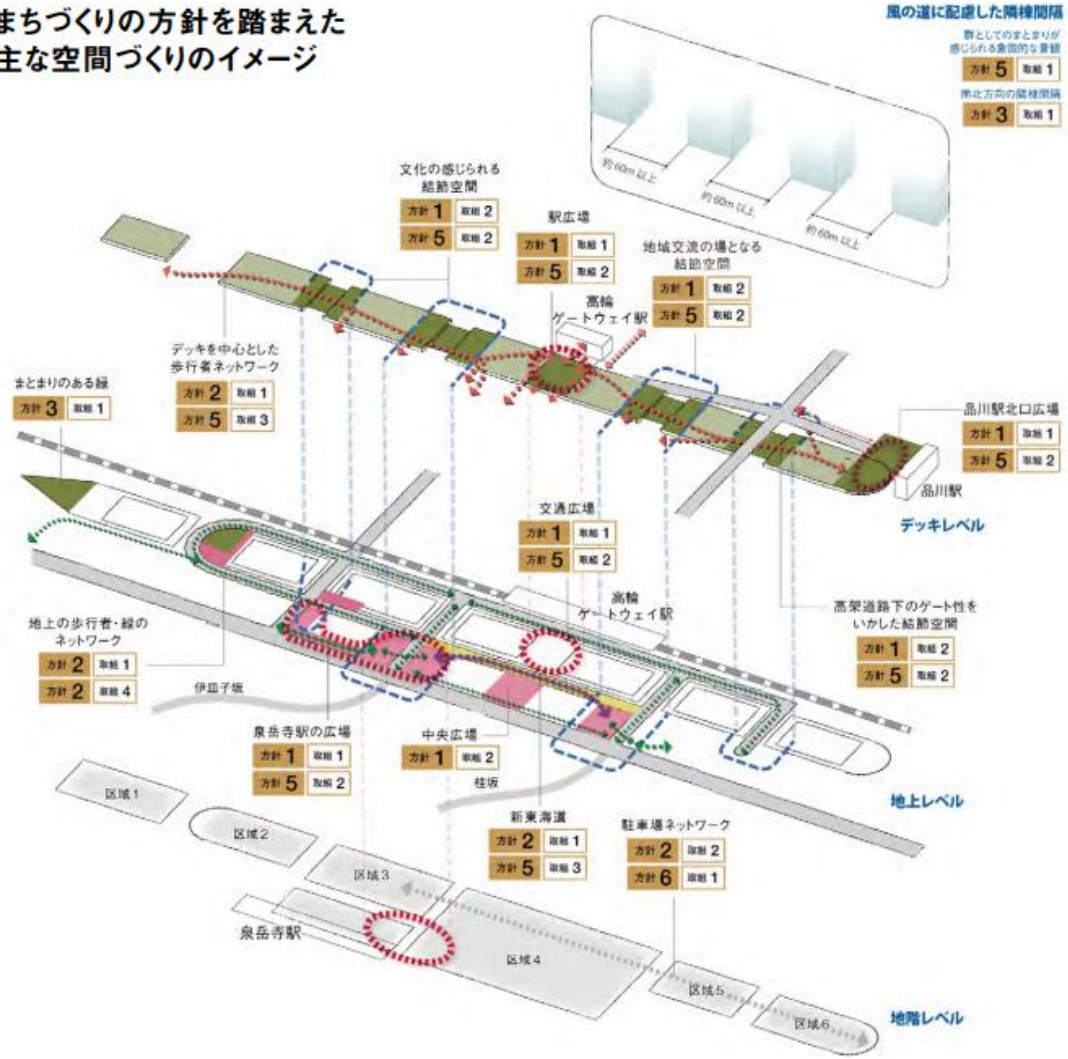


エリアマネジメント

品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン(2017年3月)

4 まちづくりの方針

まちづくりの方針を踏まえた 主な空間づくりのイメージ



- 方針1 駅と街をつなぐ。**
 - 取組1 駅と街をつなぐ広場
 - 取組2 街と地域をつなぐ結節空間
- 方針2 街全体を賑わいでつなぐ。**
 - 取組1 歩いて楽しい歩行者ネットワーク
 - 取組2 安全な道路ネットワーク
 - 取組3 新しいモビリティの導入
 - 取組4 緑のネットワーク
 - 取組5 築地をまちづくりの中で保存・活用
- 方針3 風と緑で空間をつなぐ。**
 - 取組1 風の道とままとまりのある緑
 - 取組2 場所ごとの空間特性に応じた壁面の位置
- 方針4 世界から人々を引き寄せる。**
 - 取組1 世界から人々が集う、発見・発信・交流の場
 - 取組2 次世代ビジネスの中枢を担う、ビジネス活動の拠点
 - 取組3 多様なライフスタイルを受け入れる、新しい文化・生活
- 方針5 国際交流拠点にふさわしい景観形成に取組む。**
 - 取組1 遠景 | 南北の連なりが象徴的な都市景観
 - 取組2 中景 | 広場を中心とした景観
 - 取組3 近景 | ストリートごとの個性が感じられる景観
- 方針6 次世代型の環境・防災都市づくりに取組む。**
 - 取組1 低炭素都市のモデルとなる建築物及びインフラの整備
 - 取組2 環境意識の醸成
 - 取組3 誰もが安心できる防災まちづくり
- 方針7 地域とともに成長し続ける。**
 - 取組1 街全体を活用した実証実験や情報発信
 - 取組2 多様な居場所づくりと途切れない賑わいづくり
 - 取組3 地域と連携したマネジメント活動の仕組みづくり

2014年ガイドライン以降の動き

- ▶ 2016年4月 交通政策審議会答申において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークプロジェクトの1つとして、「白金高輪駅—品川駅」の地下鉄構想が位置付けられる



2014年ガイドライン以降の動き

- 2017年2月 国道15号・品川駅西口駅前広場の整備方針公表
- 2018年9月 国道15号・品川駅西口駅前広場の事業計画中間とりまとめ

◆次世代型交通ターミナル◆

- 最先端のモビリティ（自動運転等）の乗降場を集約した次世代モビリティターミナルを配置



◆開発計画と連携した複合（交通・防災）ターミナル◆

- 民間の開発計画と連携し、交通と防災を融合させた複合ターミナルを配置
- タクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等の乗り換えを可能に



◆シンボリックなセンターコア◆

- 利用者動線の交差部には連携の拠点となるセンターコアを配置
- 交通結節の各空間を結びシンボリックな空間を形成



◆人々が集う賑わい広場◆

- センターコアの南側には、人々が集い、憩う賑わい広場空間を配置
- 有事の際には、防災拠点としても活用



横浜側から見た品川駅西口駅前広場の機能のイメージ

※将来必要となる機能をイメージしたものであり、整備内容を決定したものではありません

2014年ガイドライン以降の動き

➤ 2019年4月 国家戦略特区の都市計画決定（都市再生特区）

方針① 新国際都市にふさわしい、躍動感のある、群として象徴的な都市景観の形成

- 広場に向けた高層頂部の流れや動き、中低層部のつながりにより、地区全体でまとまりある景観を形成する。
- 風の道や視線が抜ける隣棟間隔の確保、高層部のボリューム分節等により、周辺市街地に対する圧迫感の軽減を図る。



方針② 街や地域をつなぎ、多様な人々が集う広場の顔づくりを行う

- 新駅歩行者広場や街区間の広場、街区公園と一体となる広場について、街や地域をつなぎ、緑や視線・動線、賑わいにつながる広場空間を形成する。



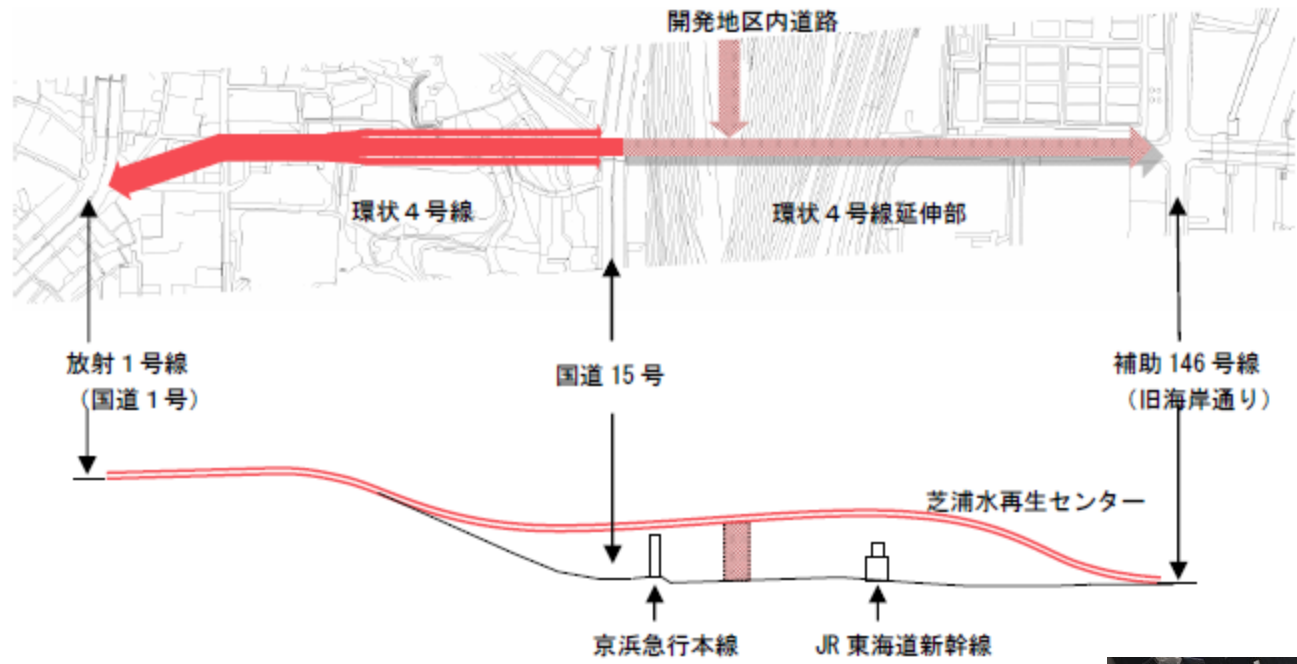
方針③ 多様な賑わい・交流が生まれ、変化のあるストリート空間をつくる

- デッキ・地上の歩行者通路について、ストリートごとの個性として、水・緑や多様なアクティビティが感じられる景観を創出する。

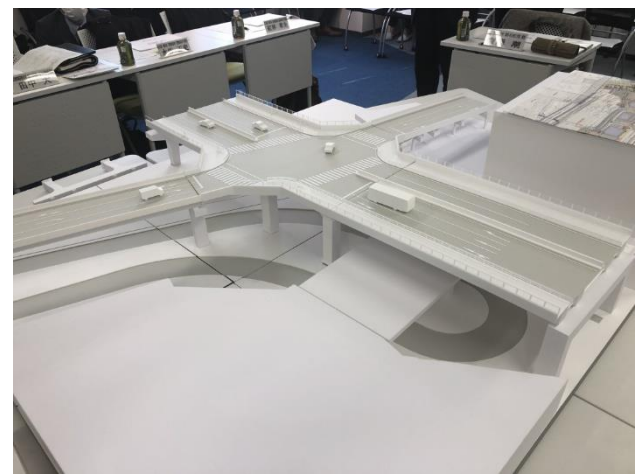


2014年ガイドライン以降の動き

➤ 2019年 環状4号線延伸事業着手

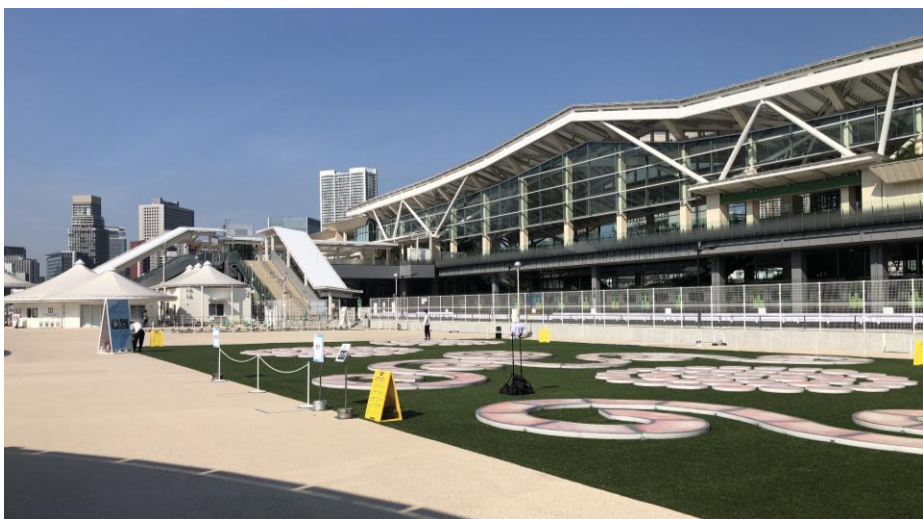


環状4号線及び環状4号線延伸部の縦断線形イメージ



2014年ガイドライン以降の動き

- 2020年3月 高輪ゲートウェイ駅開業
- 2020年4月 京急線連続立体交差事業着手



京浜急行本線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業・鉄道駅総合改善事業

- 京急本線の連続立体交差事業では、3箇所の踏切の除却とともに京急品川駅の駅舎を地平化が計画されている。
- 鉄道駅総合改善事業では、地平化と併せて京急品川駅の駅舎やホーム等の改良により利便性と安全性の向上を行う。



京浜急行資料より

新たなガイドラインへ

➤ 2020年3月 2014年ガイドラインを、それまでの変化を反映させた
「品川駅・田町駅まちづくりガイドライン2020」に改訂

品川駅・田町駅周辺地域の将来像

「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」

将来像 ①	国内外のビジネスパーソンの活力にあふれる最も進んだビジネスのまち
将来像 ②	世界の人々が集い交わる文化・知の交流のまち
将来像 ③	世界に向けた次世代型の環境都市づくりを実現するまち

将来像実現のための7つの戦略 (PROJECT)

PROJECT ①	世界から人・企業を集める企業誘致・MICEプロモーション
PROJECT ②	グローバルな活動拠点にふざわしい居住・滞在環境整備
PROJECT ③	世界に誇る活力と潤いのある景観・環境形成
PROJECT ④	広域アクセス性の効果を最大化する駅機能の強化
PROJECT ⑤	拠点性を高める道路ネットワークの構築
PROJECT ⑥	活発な都市活動を支える快適な歩行者ネットワークの構築
PROJECT ⑦	安全・安心な防災都市づくりの推進

まちづくりの誘導の方向 (個別地区編)

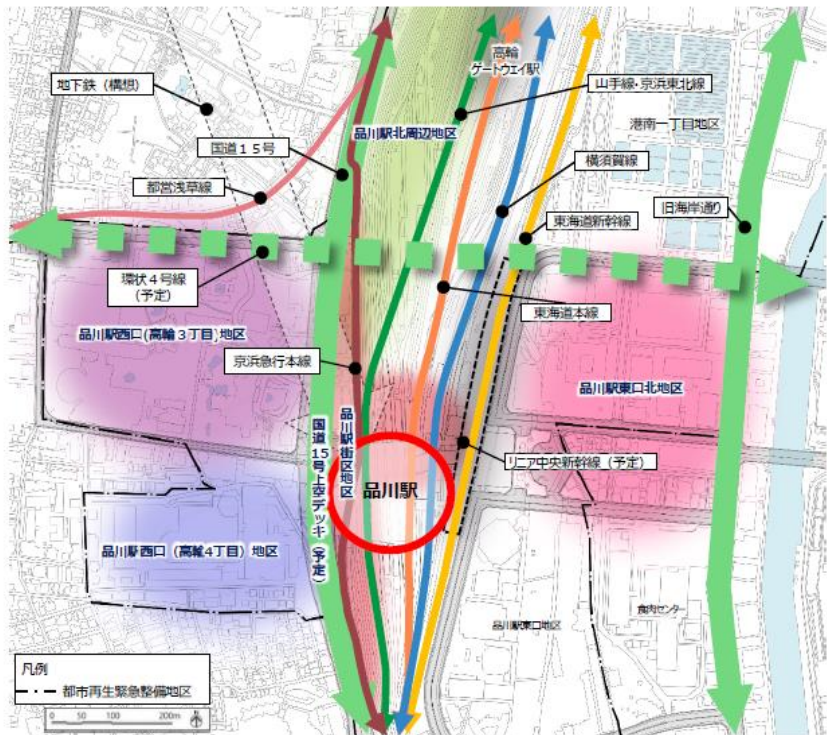
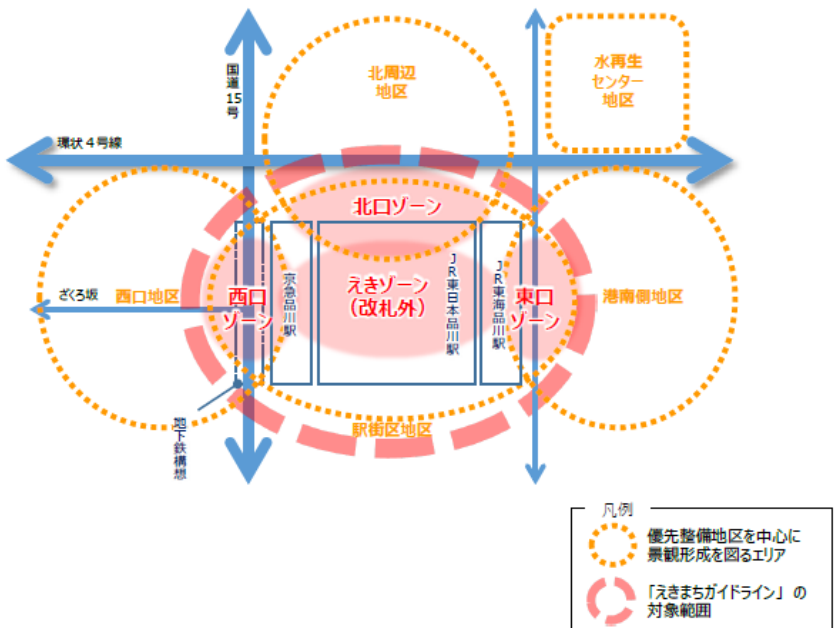
1 品川駅北周辺地区	先端技術と国際文化等の交流する国際的な拠点の形成
2 品川駅西口地区	新たな価値を創造する場となるMICEの拠点の形成
3 芝浦水再生センター地区	環境都市づくり、緑豊かなオープンスペースの形成
4 品川駅街区地区	品川駅とその周辺が調和したまちづくりの実現
5 その他の地区	(品川浦・旧東海道地区、田町駅東口北地区、田町駅東口地区、田町駅西口地区)

実現に向けた進め方

<ul style="list-style-type: none"> 計画・構想段階における体制づくりと計画の具体化 機能立地段階における誘導やまちづくりガイドラインの管理 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地整備段階における計画・事業調整 まちの成熟段階におけるまちの維持・管理・運営
--	--

品川駅 えきまちガイドライン (2021年3月)

➤ 品川駅（駅街区）を中心に3つの地区（西口・北周辺地区・東口）に
またがり、地区の開発調整を行うガイドライン3つの将来像



文化と緑のゾーン (高輪側) 周辺地域と一体となった、緑や文化の魅力あふれる世界の人々をもてなす多様な機能を有する場

品川駅西口地区 国際業務・MICE

- 品川駅と一体となった、利便性の高い国際業務、MICE空間
- 歴史・文化や崖線の緑を活かした、国際性の高い交流と居住の場

海と風のゾーン (芝浦港南側) 水辺空間等を活かした、潮いと安らぎのある良質な複合市街地

品川駅東口地区 先進的で魅力的な複合市街地

- 優れた交通利便性や水辺空間との近接性等の特性を活かした、先進的で魅力的な複合拠点

東西をつなぐ交流のゾーン 国内外から人が集い、国際的な業務等、多様な都市活動を展開する場

品川駅北周辺地区 国際業務

- 規模を活かした国際競争力を高める国際業務、MICE空間
- にぎわいと都市力の向上に資する、国際性の高いビジネス拠点と文化交流施設、高質な商業・居住等の複合空間

品川駅街区地区 来訪者に分かりやすい玄関口

- 世界と日本各地からの人々を迎え入れる交通結節点
- 国際交流拠点として、機能的で分かりやすい駅周辺空間

品川駅 えきまちガイドライン (2021年3月)

▶ 品川駅（駅街区）を中心に3つの地区（西口・北周辺地区・東口）にまたがり、地区の開発調整を行うガイドライン3つの将来像

品川駅 えきまちガイドライン策定の背景

- 品川駅周辺は、GL2020において、「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」が目指されている。
- 複数の都市基盤施設や大規模建築物の整備が予定されている。

品川駅周辺地域の特性とポテンシャル

- かつては豊かな地形・自然とまちがつながるエリアであり、現在も一部崖線や緑、水辺空間がある。
- また、その時代の先端を担う多様な交通モードや、様々なものづくり・先端技術等の技術革新（イノベーション）を発信してきた。



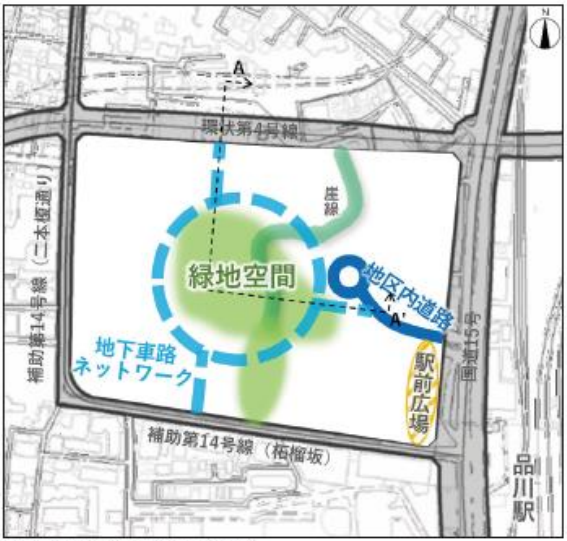
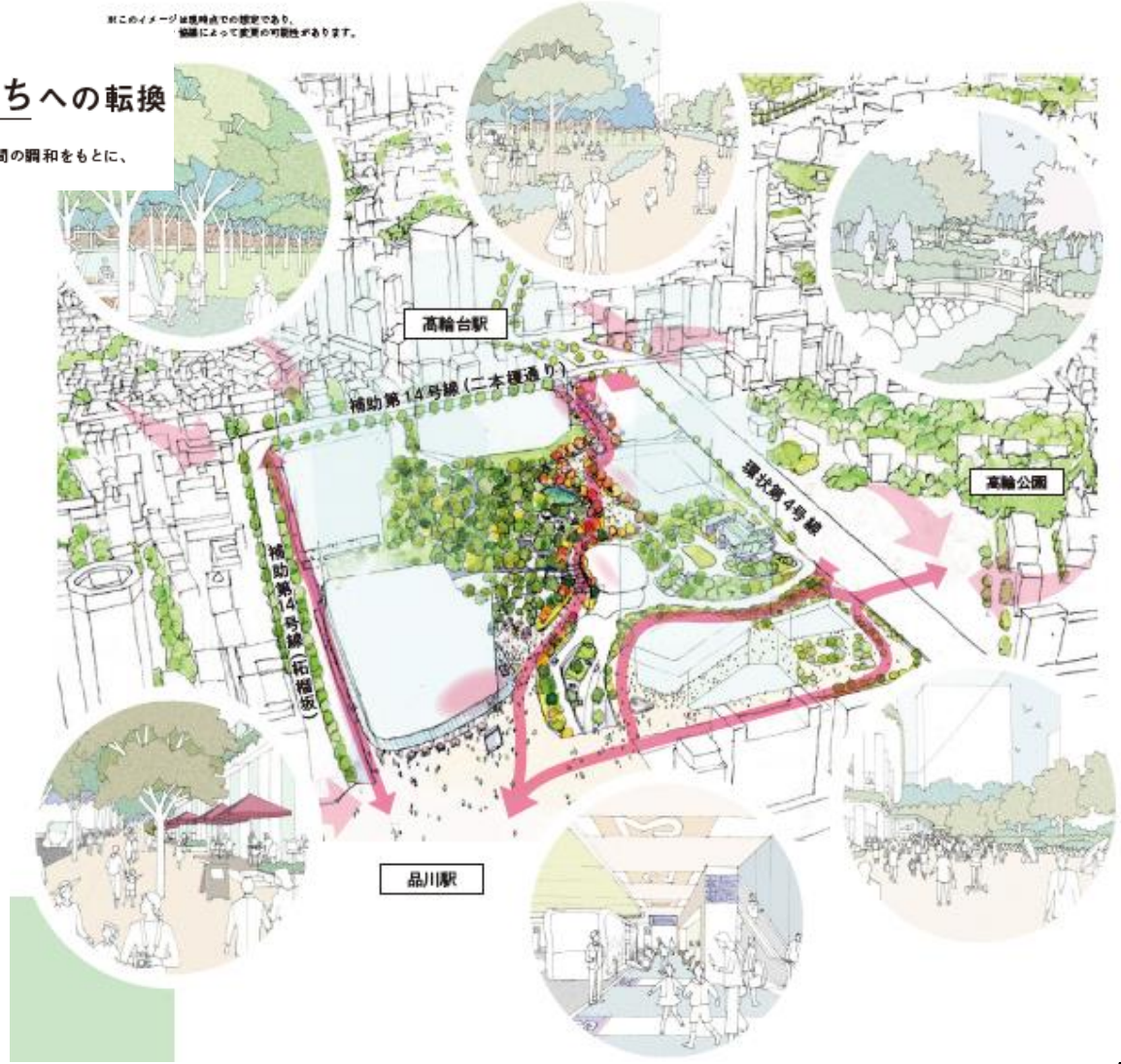
品川駅西口地区 まちづくり指針 (2022年1月)

- ▶ 品川駅西口地区のガイドライン、現段階では高輪3丁目地区のみだが、将来的には4丁目地区への拡張が予定されている

世界の人々を迎え入れる
品格ある迎賓都市・開かれたまちへの転換

国際交流拠点の実現に向けた、多様な都市機能の導入と緑豊かな空間の調和のもとに、段階的かつ一体的な市街地の形成を図る

※このイメージは現時点での構想であり、
 協議によって変更の可能性がります。



▲ 緑地空間を保全する車路ネットワーク概念図

高輪築堤の発見

- 2019年4月 遺構発見
- 2020年2月 開業当初の築堤と群杭、第7橋梁の橋台を発見
- 2020年9月 高輪築堤調査・保存等検討委員会の設置
- 2021年4月 第7橋梁と南北に接続する築堤約80m分、及びその北側約40m分の2か所を埋め戻して現地保存すること、また信号機土台を含む約30mを移築保存することを決定
- 2021年9月 一部が国史跡に指定



品川駅北周辺地区まちづくりガイドラインの改訂 (2021年9月)

➤ 高輪築堤遺構の発見および史跡指定に対応した改訂

3 この街のつくりかた

高輪築堤の記憶や歴史を次世代へつなぐ。

日本の近代産業の始まりの象徴ともいえる築堤が出土したことを受け、まちづくりとの両立を前提として、学術的に価値の高い箇所の現地保存、移築保存を実施した上で、各箇所の特徴をいかした展示等を検討する。また、南北に細長い本地区の中でランドスケープ等に築堤石を活用することで、築堤に出会う機会を増やし歴史の継承を実現する。

街区公園隣接部の現地保存を行う。 史跡指定

街区公園隣接部の約40メートル（史跡指定範囲）を街区公園や施設と一体的に公開することで、築堤を身近に感じられる空間計画を行う。



街区公園隣接部の現地保存のイメージ



橋梁部の現地保存を行う。 史跡指定

橋梁部を含む約80メートル（史跡指定範囲）について現地保存を行うことで、築堤建設当時の歴史を感じる場所をつくり、当時の風景を感じられる空間計画を行う。



橋梁部の現地保存のイメージ



信号機土台部の移築保存を行う。

信号機土台部を含む約30メートルを高輪エリアへの顔となる中央広場に移築保存することで、新しく生まれるまちへの玄関口となるような空間計画を行う。



築堤石をいかした連続的なランドスケープを計画する。

南北に細長い本地区の中で、ランドスケープ等に築堤石を活用し、地区内の統一感や場所性を高めるとともに、築堤を実際に触れられる設えとすることで築堤の記憶や歴史を次世代へ継承する。また、北口歩行者広場には築堤に関する情報発信機能を計画する。

高輪築堤の魅力を伝える体験をつくる。

AR・VR等の最先端技術を活用して建設当時の築堤や鉄道開業の風景を疑似体験できたり、周辺を回遊しながら、歴史や地域の魅力を体験できたりする仕掛けづくりに取り組む。



保存活用計画の決定

- 2023年5月 公表
- 「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」における高輪築堤跡保存活用計画書
 - 第1章 保存活用計画の策定・目的
 - 第2章 史跡の概要
 - 第3章 史跡の本質的価値
 - 第4章 現状・課題
 - 第5章 大綱・基本方針
 - 第6章 保存管理
 - 第7章 活用
 - 第8章 整備
 - 第9章 運営・体制の整備
 - 第10章 施策の実施計画
 - 第11章 経過観察
 - 第12章 法令に基づく諸手続き
 - 資料編

高輪築堤の保存とまちづくりの両立に向けた検討について

<品川開発プロジェクト第I期(1~4街区)のまちづくり概要>

方針1 世界につながり、地域をつなぐ、エキマチ一体の都市基盤形成

- ①国際ビジネス交流拠点の顔となる、新駅前の重層的な広場の整備
- ②駅と街全体を一体的につなぐ交流空間の創出
- ③芝浦港南地区や高輪地区など周辺地域とつながる基盤整備

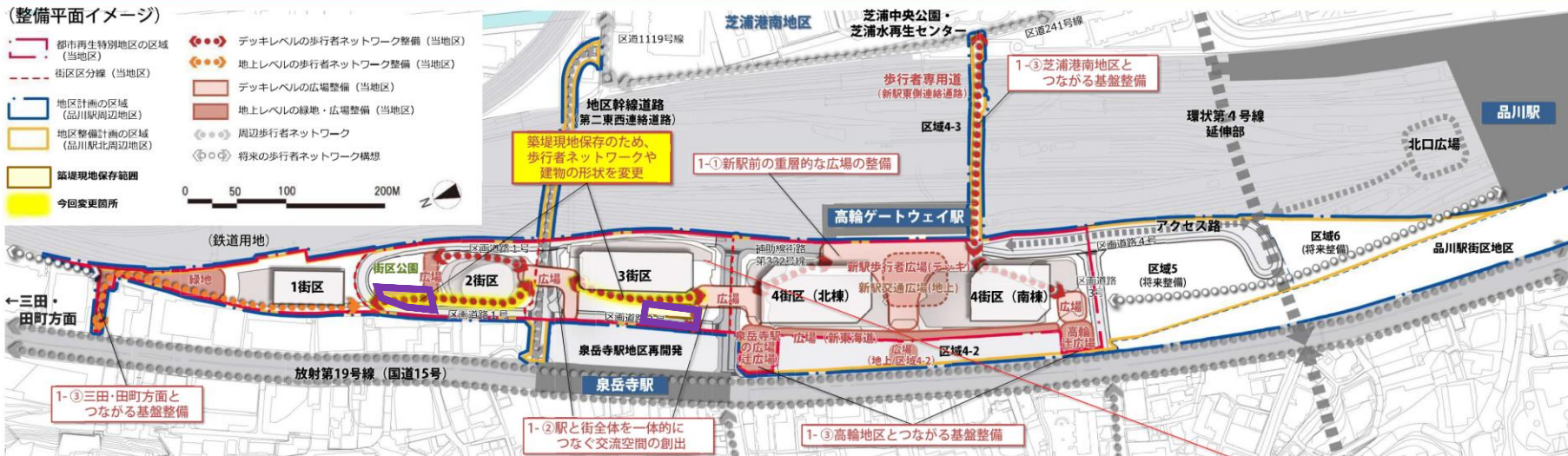
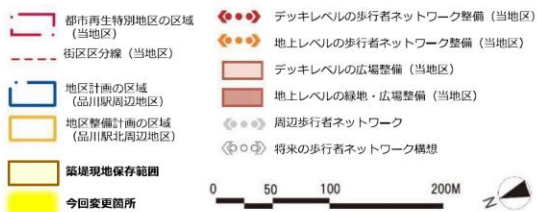
方針2 国際ビジネス交流拠点にふさわしい多様な都市機能の導入

- ①文化・ビジネスの創造に向けた、育成・交流・発信機能の整備
- ②外国人のニーズにも対応した、多様な居住滞在機能の整備

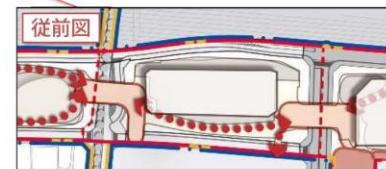
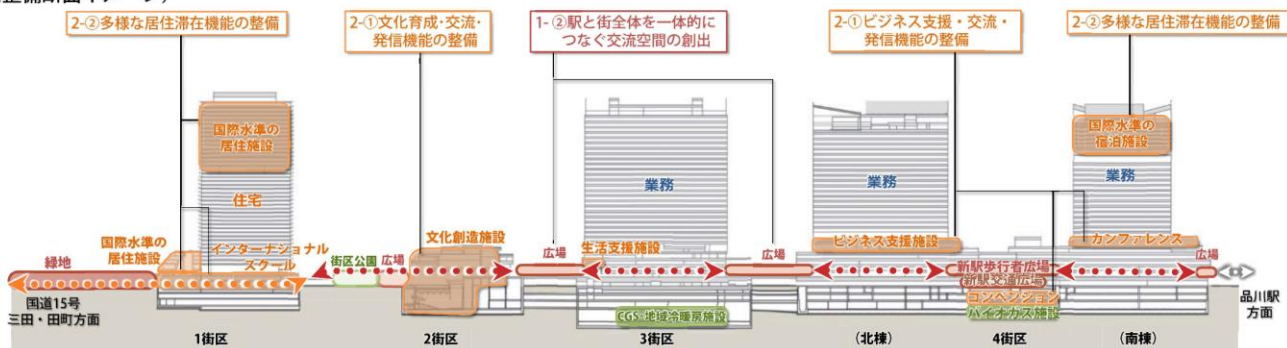
方針3 防災対応力強化とC40が掲げる先導的な環境都市づくり

- ①地域の防災対応力強化とエネルギーネットワーク構築
- ②未利用エネルギーの有効活用と環境負荷低減

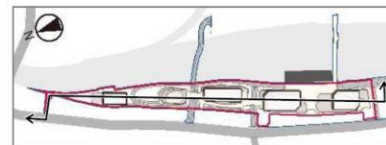
(整備平面イメージ)



(南北方向整備断面イメージ)

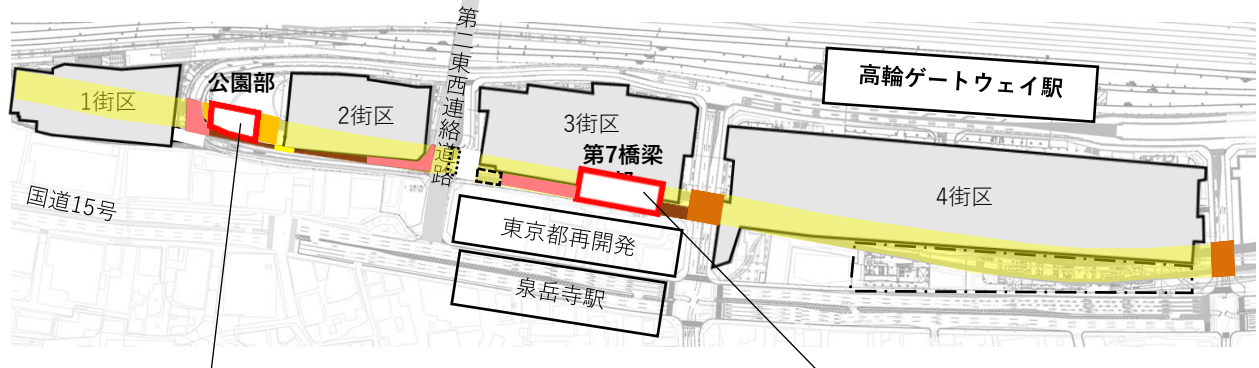


(キープラン)



現地保存箇所(史跡指定区域)について

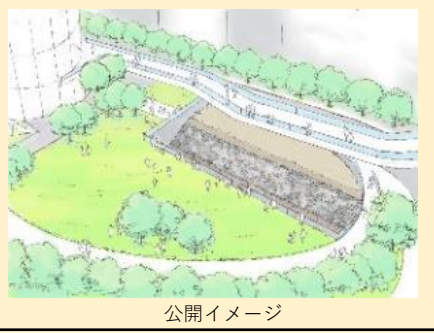
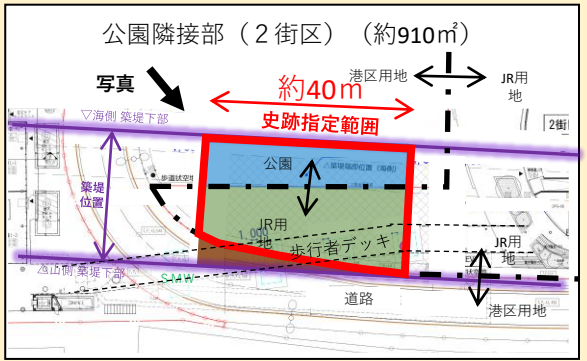
<史跡指定区域と公開イメージ>



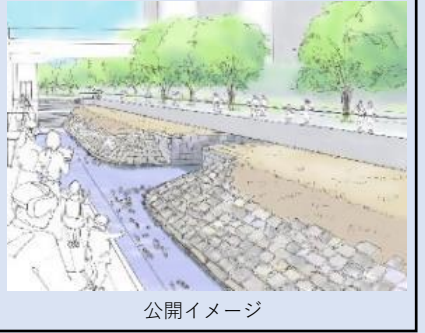
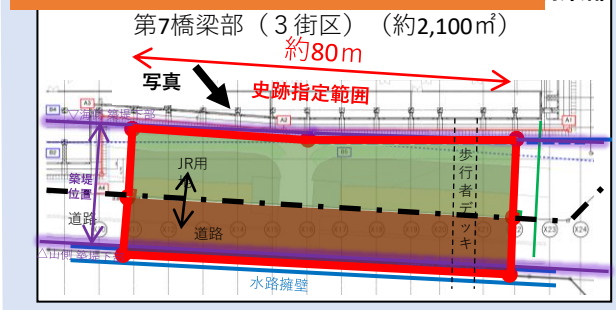
凡例

現地保存	現地保存 (土中：道路下) ※
	現地保存 (土中：道路下) 【供用開始済み】
	現地保存 (土中) ※
	現地保存・一部記録保存※
 	現地保存 (史跡指定区域)
※インフラとの調整や史跡指定区域の保存・公開等の方法によって変更になる場合があります。	
記録保存	記録保存 (移築保存部分を含む)

現地保存箇所① (史跡指定区域) 公園隣接部



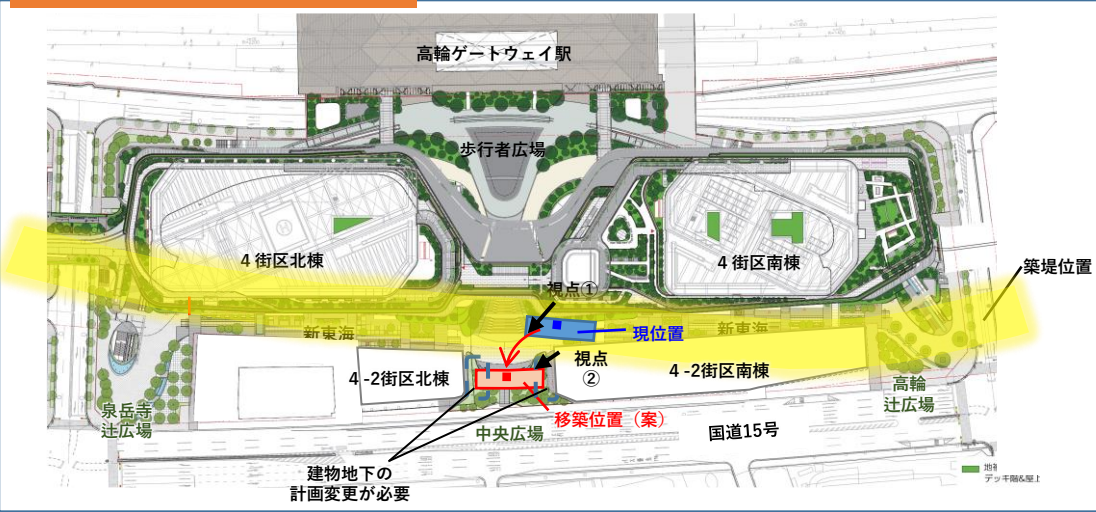
現地保存箇所② (史跡指定区域) 橋梁部



三代歌川広重「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」
明治5～6年 (1872～73年) 頃

移築部分等の公開・活用イメージについて

移築部分(信号機土上部)

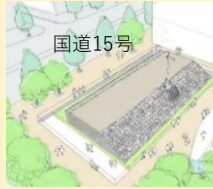


明治30年代に高輪築堤に設置されていた信号機



信号機土上部の様子

<移築保存場所での公開イメージ>



視点①より見る



視点②より見る

まちの中での活用

<高輪築堤の記憶を継承する取組み>



新しいまちづくりのなかで、**築堤ライン上に築堤の記憶を埋め込みます**

築堤ライン上などに、<張り石><裏込め石><笠石>などを再配置し、築堤を見て、感じて、触れることで築堤をまちのアイデンティティとして、未来に継承します。



JR東日本資料より

<先端技術活用による継承の取組み>



現地写真



取得済みの3D点群データ

最新技術である3Dレーザースキャナによる3D点群計測を実施中(1~4街区)

取得した詳細データで、技術的なアーカイブを構築します。またそのデータを展示手法にも活用します。



公園部でのイメージ

ARによりあたらしいまちのなかで当時の風景を再現します

まちのなかで高輪築堤や鉄道開業の風景を疑似体験できる仕組みをつくります



GPSの位置情報を活用したまち歩きイベントのイメージ

周辺を回遊する仕掛けをつくります

駅からまちに出て、歴史や地域の魅力を体験できる仕組みをつくります

○全体まちづくりの意義 ～品川エリアの変遷

① 歴史

品川駅周辺は、江戸時代には多様な人々が往来する東海道が通り、そのすぐ西側には武蔵野台地が、東側には海が広がっていました。明治初頭には国内初の鉄道駅が開業し、その後は新幹線の開業や埋立てによる新市街地の形成など、常にその時代の先端を担っていた歴史的背景を有しています。

江戸時代末期 (1850年頃)

現在の国道15号は、おおむね、かつて海沿いに位置した東海道であり、その東側には海が広がっていた。

西側は武蔵野台地の東端に位置しており、崖線の緑が連続していた。

また、大名の下屋敷が構えられ、大規模な庭園（大名庭園）が造営されていた。

現在の品川駅の南側には、町家が立ち並ぶ東海道五十三次の第一宿「品川宿」があり、多様な人々が集まる「江戸の玄関口」として栄えていた。



△多様な人々が往来する東海道
出典：品川区HP



△東海道に連なる町家
出典：国立国会図書館HP

明治初頭 (1870年代頃)

1872年、海岸沿いに国内初の鉄道路線として、品川駅～横浜までの間が仮開業した（その後、新橋駅～横浜間で本開業）。

1885年には山手線の前身となる品川～赤羽間が開通するなど、品川駅は東京の鉄道網の先駆けとなった。

また、明治中期以降、大名の下屋敷が構えていた西側は、宮家の大邸宅が並んでいた（その一つの竹田宮邸は、現在も貴賓館として残っている。）。



△海岸沿いを走る鉄道
出典：都立図書館HP



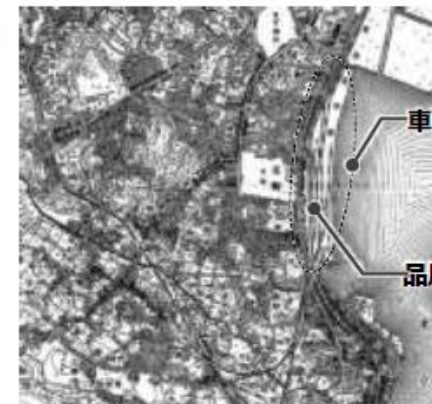
△宮家の大邸宅（竹田宮邸）
出典：高輪貴賓館HP

大正半ば (1920年代頃)

品川駅の北側は、路線に沿って埋立てが進み、品川～田町間に約26haの広大な土地が誕生した。

その新たな土地には、貨車の仕分け作業を行う操車場や客車・貨車の留置施設などの大規模な車両基地が設けられた（後に、田町車両センターとなる。）。

また、1925年には、京浜急行電鉄の高輪駅が開業した。



△大正時代の品川駅周辺
出典：国土地理院



△高輪駅
出典：京急提供

品川エリアの変遷

昭和初頭 (1930年代頃)

昭和に入り、品川駅の東側まで埋立てが進み車両基地が拡大した。埋立てにより、「東京市営芝浦と場」などが東側に開設した。

この頃の品川駅西側は、宮家の邸宅から、衆議院議長官舎や公爵邸などの公邸に土地利用が変遷した。

1933年には、京浜急行電鉄の高輪駅が廃止され、デパートを配する複合駅ビルとして現在の場所に品川駅を開業した。



△昭和初頭の品川駅周辺
出典：国土地理院

埋立てが東側に拡大

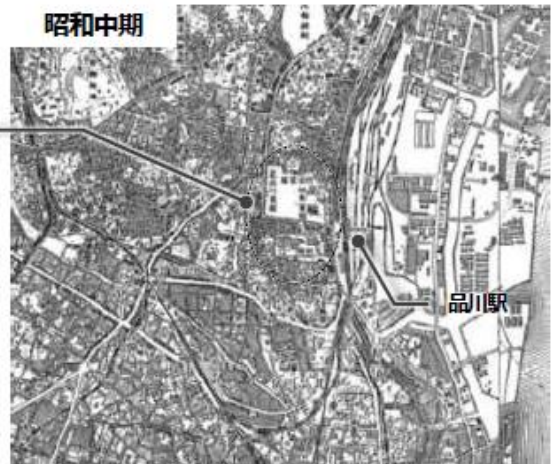
昭和中期 (1950年以降)

戦後、公邸として利用されていた品川駅西側は、まとまった街区を活用して大規模なホテルがいくつも建設された。

また、スケート場、ポウリング場、テニス場などの娯楽施設も作られた。



△現在の様子
出典：Google Earth



△昭和中期の品川駅周辺
出典：国土地理院

平成初頭 (1990年頃)

品川駅東側は、トラックなどの輸送手段の変化などに伴い、車両基地が再開発の対象となり、業務を中心とした超高層ビルが立ち並んだ。

1998年には、品川駅に最初の東西自由通路が完成した。



△平成初頭の品川駅周辺
出典：国土地理院



△車両基地の跡地を活用した再開発により、業務を中心とした超高層ビルが立ち並ぶ
出典：Google Earth

現在 (2000年代)

2003年に東海道新幹線の品川駅が開業した。

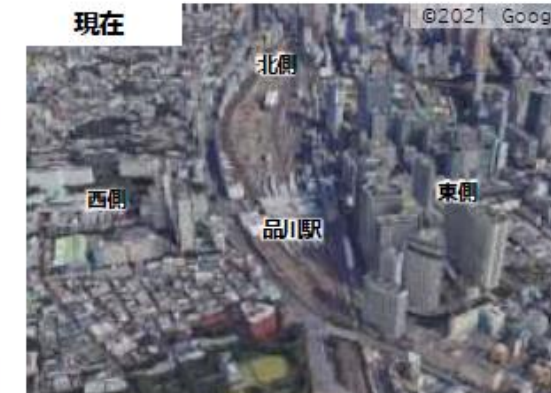
東海道新幹線の改札口が品川駅東側（港南口）となり、それを契機に超高層ビルの建設が進み、東側には日本を代表する企業が集積した。

また、タワーマンションも次々と建設され、東側の人口が急増した。

品川駅の西側は、更なるホテルの開業や映画館、水族館、ライブホールなどの娯楽施設の更新など、東側とは異なる土地利用が行われた。



△東海道新幹線品川駅の開業
出典：JR東海提供



△現在の品川駅周辺
出典：Google Earthを基に作成

品川エリアの変遷（鉄道）

【明治の品川：品川駅開業前後】

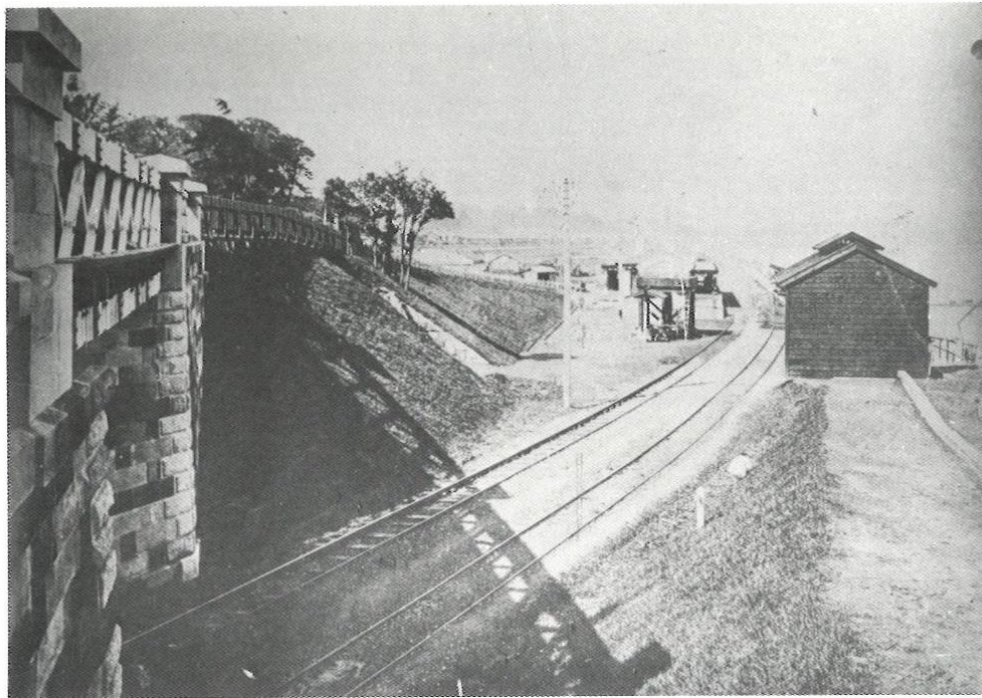
品川駅は最初、現在のところ（港区芝高輪南町64番地）からやや南方の芝高輪南町16番地の八ツ山下の海浜に沿う線路用埋立地の中につくられ、大波のときにはときどき線路を洗うこともあった。

停車場の本屋は明治4年9月に着工し、明治5年1月20日に落成、面積は4,130坪5号2勺3才（1万3,654.6平方メートル）で、建設費は、750ポンド。品川停車場は中間停車場で、建設は新橋～横浜間でもっとも早く、和洋折衷の木造平屋2棟を本屋とし、ほかに乗降客通行用の跨線人道橋（錬鉄製のラチス形桁で40フィートのもの）が設けられていた。なお、プラットホームが初めから2本あったものかどうかは不明である。

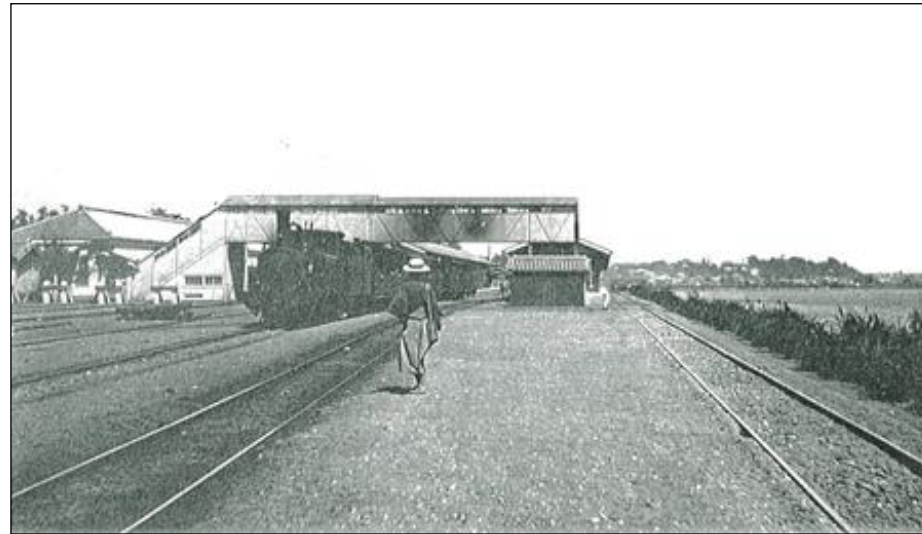
品川は八ツ山から御殿山までを切り取って線路が敷設されたので、当然この上に橋が架けられた。この橋がすなわち東海道往還の八ツ山橋梁である。停車場は八ツ山橋梁の西側にあり、神奈川の青木橋橋梁とともに、鉄道と道路との立体交差の最初のものであった。

明治29年、駅構内の拡張でほぼ現在のところに移転し、その後、大正5年5月1日に品川駅構内拡張工事が竣功している。

※汐留・品川・櫻木町驛百年史より引用



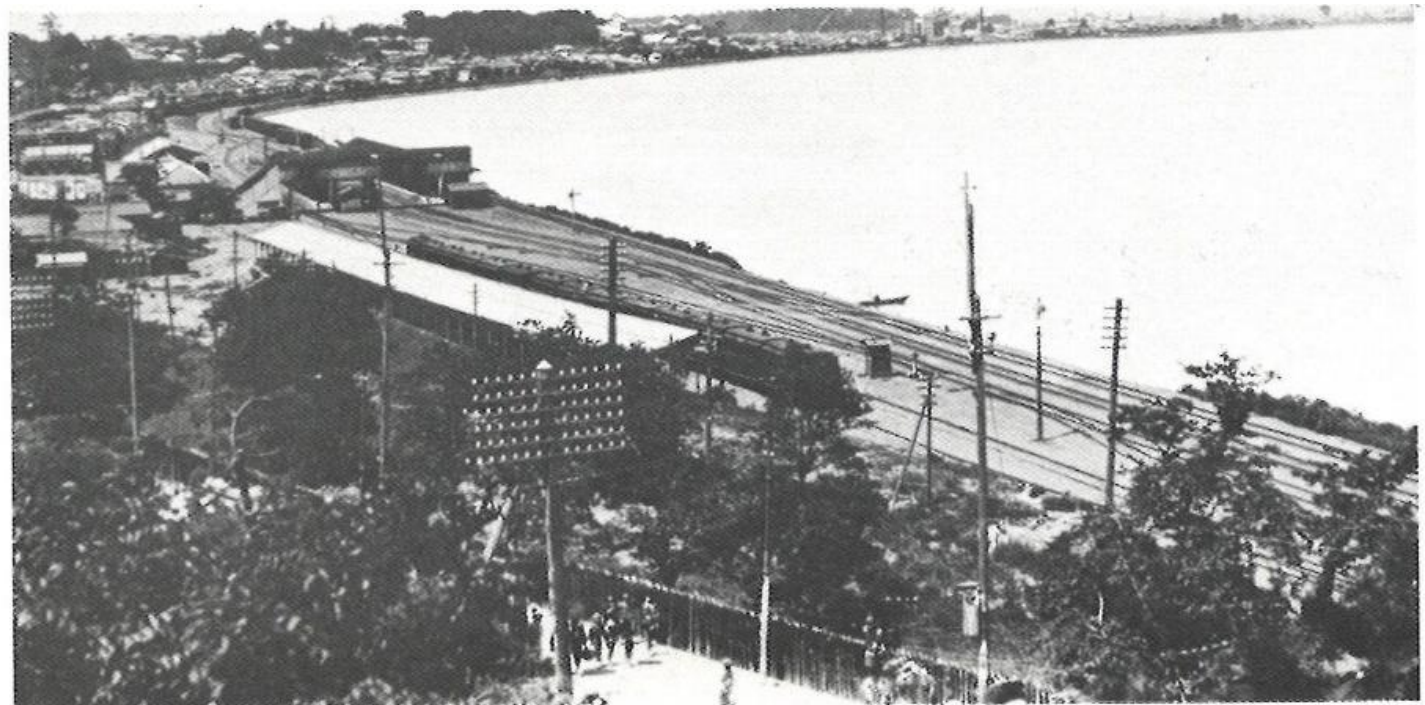
品川駅と石造りの八ツ山橋（明治10年頃）鉄道と道路との立体交差の最初



品川駅（明治34年頃）：複数の側線が見受けられ駅規模が拡大してきている



その後の写真。ホームは延伸され、跨線橋も出来ている。右手前の小屋は信号梃子扱所か



八ツ山からみた品川駅。留置客車や築堤内側を埋立てた町並みが面白い

品川エリアの変遷（鉄道）

【明治以後の品川：品川駅開業後】

品川駅は開業後、当初は単なる品川宿に接した中間駅としての性格から、東海道線と山手線の分岐駅、すなわち日本鉄道線の赤羽方面から横浜方面への中継駅となり、「東京の南の玄関」としての役割が賦与された結果、現在のようなかたちと規模となった。

明治の終わりから大正時代にかけて、特に、第一次世界大戦を契機に旅客・貨物需要が急増し、円滑な輸送に対処するため、都市部の停車場の客貨分離とともに貨物専用の連絡線の建設、貨車操車場の改良が推進され、東海道線や山手線などの主要線区で線路増設が進められた。大正10年（1921）に完成した品川操車場においても、客貨操車場の分離が進められ、昭和4年（1929）に新設した新鶴見操車場に品川の貨車の操車機能を移行し、品川は客車操車場として独立させている。品川駅は、貨車操車場が移転したのち、昭和17年（1942）以降、機関区や客車区等として利用されてきた。

※一部保存活用計画書より抜粋、編集



品川駅（明治34年頃）：駅前と人家



品川駅（昭和5～7年頃）：駅舎の規模も大きくなり賑わいが見える



航空写真（1936年（昭和11年）6月）

国土地理院「地図・空中写真閲覧サービス」
B29-C1-5 (gsi.go.jp) を加工



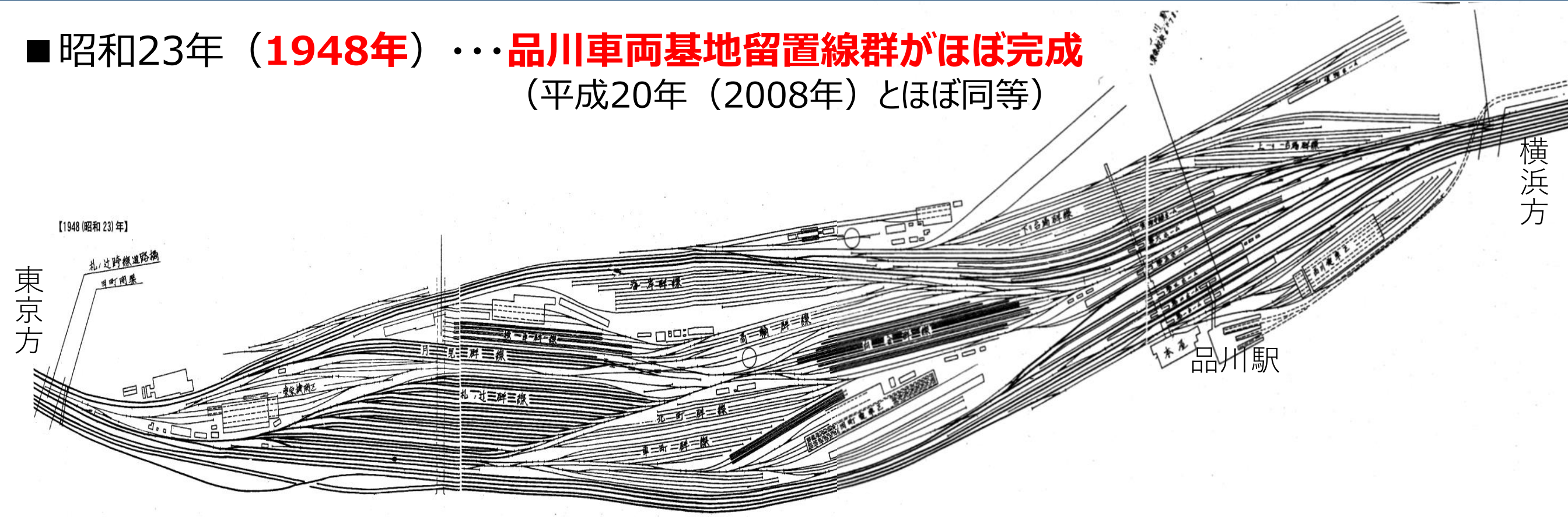
航空写真（2019年（平成31年）8月）

国土地理院「地図・空中写真閲覧サービス」
CKT20191-C35-100 (gsi.go.jp) を加工

品川エリアの変遷（品川駅周辺 俯瞰図）



■昭和23年（1948年）・・・品川車両基地留置線群がほぼ完成 （平成20年（2008年）とほぼ同等）

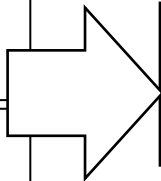


2008年頃の車両基地

車両基地面積・・・約22ha
 車両留置線・数・・・87線、約1,000両収容

機関車及び寝台客車の段階的な廃止
 (平成21年(2009年)3月のダイヤ改正で全面廃止)

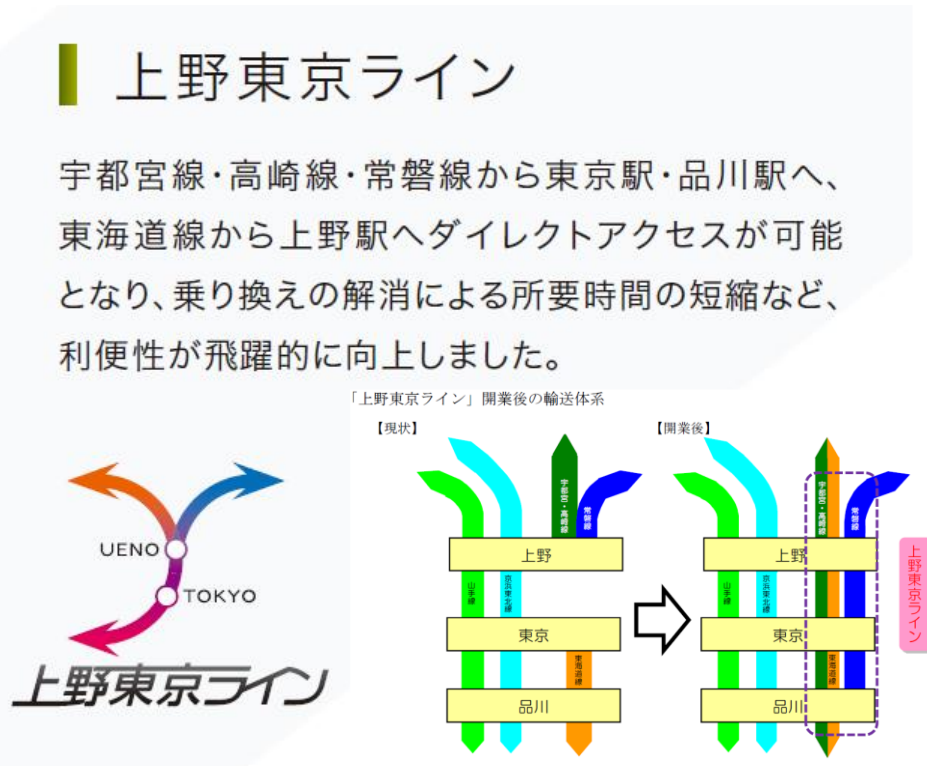
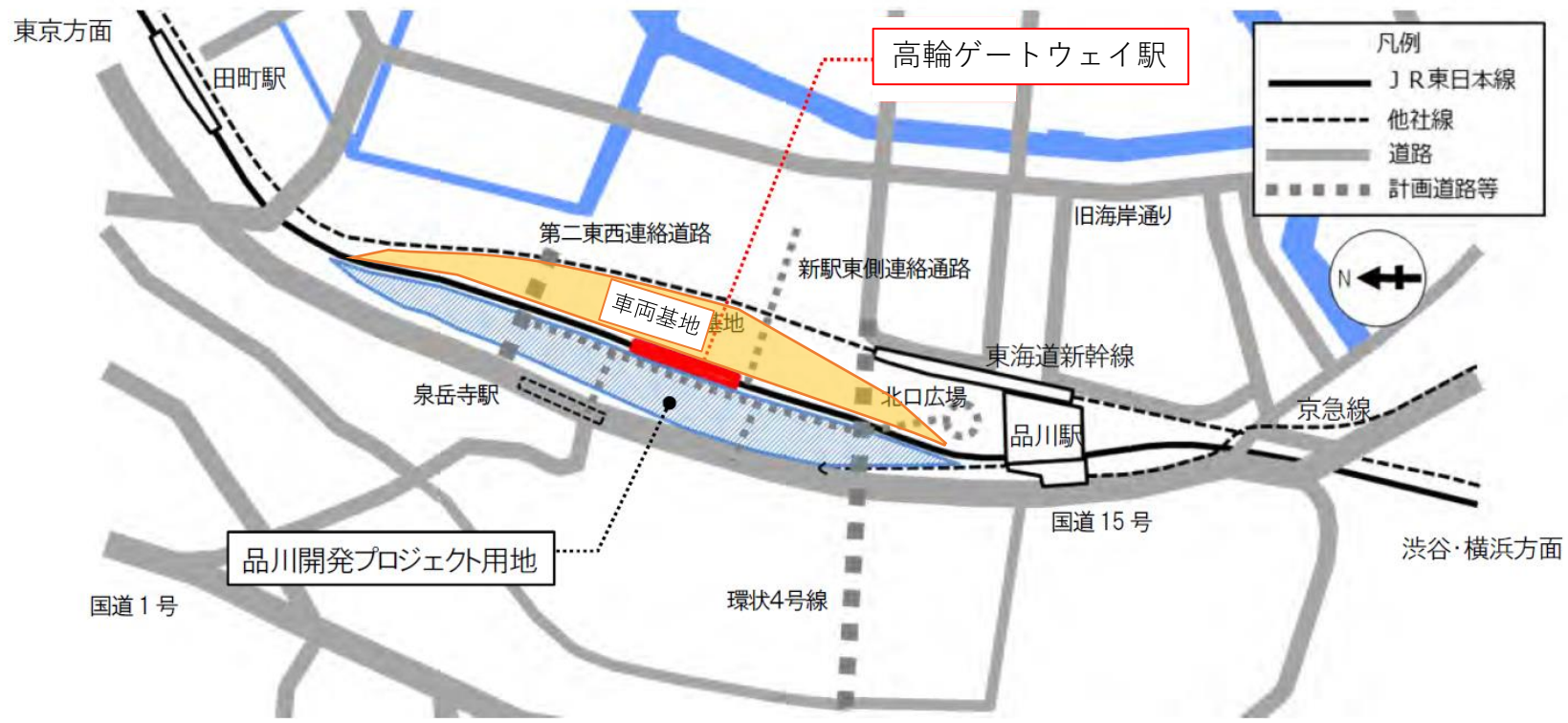
電車の長編成化(15両編成対応が不足)



車両基地機能の整理・集約
 新たな街づくりの構想へ

車両基地を縮小し、新たな街づくりの実施

輸送体系の刷新



○文化財継承のあり方

< 史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡の本質的価値 >

① 史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡

- 我が国初の鉄道に関する施設（起点駅、鉄道敷） であり、我が国の交通史上画期的な鉄道創設を記念する遺構
 - 「自国管轄方式」での鉄道建設
 - 日本近代化における重要な鉄道建設
 - 新橋・横浜間創業以降、我が国鉄道網整備の基礎となった路線
- 西欧文化の輸入による近代化を行った明治期の時代風潮や土木技術を示す遺構
 - イギリス人技師の指導のもと建設された鉄道
 - 鉄道技術向上の基礎となった新橋・横浜間鉄道建設

② 旧新橋停車場跡

- 我が国初の鉄道に関する施設（起点駅）であり、我が国の交通史上画期的な鉄道創設を記念すべき遺構
 - 日本の近代化を象徴する我が国初の鉄道の起点駅
 - 創業以降も東海道線起点駅として推移した駅
 - 創業当時の起点駅の状況や建設の技術を伝える重要な遺構

③ 高輪築堤跡

- 我が国初の鉄道路線の一部で、海上に築かれた鉄道敷であり、我が国の交通史上画期的な鉄道創設を記念すべき遺構
 - 海上に鉄道を走らせるため建設された鉄道敷
 - 水運と陸運の結節点に建設された築堤の橋梁
 - 鉄道創業以降の東京都心の鉄道拡張を示す路線
 - 鉄道の建設から開業、複線化、3線化する路線の変遷をたどることのできる遺構
- 西欧から導入された鉄道建設技術と在来の土木技術の融合により造営された築堤であり、明治期の土木技術が変化する過程をうかがい知ることができる遺構
 - 西欧の鉄道建設技術と江戸時代以来の土木技術により造営された築堤
 - 明治初期の土木技術を示す重要な遺構

150年前に構築された高輪築堤をまちづくりのなかで次世代に継承することで、地域の歴史価値向上、地域社会への貢献とともに新しいまちの価値向上を目指します。



公園部の築堤



第7橋梁部

今後のまちづくりと高輪築堤跡の保存・公開について

2023年5月31日「高輪築堤これからの100年に向けて」
東日本旅客鉄道株式会社プレスより抜粋

- ・発掘時にすでに滅失していた欠損部築石、盛土、バラスト、レール、橋梁等の再現を検討します。
- ・かつての築堤ライン上は、現地で発掘された築石を活用したランドスケープとし、歴史を感じる空間を創出します。
- ・ARやVR等の最先端技術を活用した開業当時の鉄道が走る景観の再現等、高輪築堤を含めた地域資源等を知るきっかけになるような取り組みを検討します。
- ・高輪築堤も含めた鉄道開業当初の新橋・横浜間約29kmの記録について、史資料調査や研究成果の収集及び整理を行い、今後の史跡の公開や活用に活かしていきます。
- ・史資料調査や記録保存調査により得られた知見を踏まえ、高輪築堤や鉄道の歴史を国内外のお客さまが知ることのできる情報発信施設等を整備します。

「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」における高輪築堤跡保存活用計画【概要版】

経緯・目的

高輪築堤跡は、明治5年(1872)に我が国初の鉄道が新橋・横浜間に開業した際、高輪海岸沿いの会場に鉄道を走らせるために敷設された鉄道敷の遺構であり、令和3年(2021年)に国史跡に追加指定された。

品川開発プロジェクトのまちづくりや進行する中で、史跡指定されたことを踏まえ、本計画はJR東日本が、関連する基盤整備事業及びまちづくり全体を関係者と推進しながら、調整を図り、高輪築堤跡の価値を適切に保存し、次世代へ継承していくとともに、有効に活用していくことを目的に策定するものである。

高輪築堤跡の本質的価値

- 我が国初の鉄道路線の一部で、海上に築かれた鉄道敷であり、我が国の交通史上画期的な鉄道創設を記念すべき遺構
- 西欧から導入された鉄道建設技術と在来の土木技術の融合により造営された築堤であり、明治期の土木技術が変化する過程を伺い知ることができる遺構



▲史跡指定地(第7橋梁部)



▲史跡指定地(公園部)

現状・課題

保存管理	保存環境の把握、環境変化に伴う遺構の保存管理、継続的な保存環境の変化の把握
活用	周辺のまちづくりと連携した公開活用の検討
整備	保存環境の変化に対応するための整備の実施、本質的価値の理解に向けた活用のための整備の実施
運営・体制	関係者が情報を共有する体制の構築

大綱・基本方針

日本初の鉄道に関する遺構である高輪築堤跡を、関係行政と連携しながら保存管理や活用を図り、まちづくりの中で築堤の記憶や歴史を次世代へ継承する。

基本方針

保存管理	<ul style="list-style-type: none"> 調査やモニタリングの結果に基づき史跡指定地の遺構を確実に保存管理する。 周辺の高輪築堤に関連する遺構の保存に向けた取り組みを行政と協力して推進する。
活用	<ul style="list-style-type: none"> 多様な手法を用いて本質的価値の理解を広める。 まちづくりや周辺地域と連携して相乗効果を発揮できる活用を図る。
整備	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりや活用と整合を図った保存のための整備を実施する。 まちづくりと連携して史跡の理解を助けるために必要な整備を実施する。
運営・体制	<ul style="list-style-type: none"> 史跡の所有者として保存・活用に必要な体制を作るとともに、官民で連携した保存・活用体制を構築する。

保存管理

保存管理

- 調査やモニタリングの結果に基づき史跡指定地の遺構を確実に保存管理する。
- 周辺の高輪築堤に関連する遺構の保存に向けた取り組みを行政と協力して推進する。

<モニタリングで把握する内容とモニタリング項目>

モニタリングで把握する内容		対象要素	モニタリング項目
木質の保存状況	木質要素の腐朽や紫外線による劣化に影響を与える可能性がある酸素・紫外線の状況を把握する。	築堤(群杭、山側土留め)等	ア. 水温観測 イ. 溶存酸素観測 ウ. 酸化還元電位観測
石質の保存状況	木質・石質の劣化に影響を与える可能性がある地下水の水位変化や、石質要素の劣化に影響を与える可能性がある地下水の溶存イオン濃度を把握する。	築堤(海側石垣、山側石垣)、橋梁(北橋台、南橋台、石敷)等	エ. 地下水の水位・水質観測
	地震等の振動や露出に伴う土圧等の変化による石垣の変状を把握する。		オ. 石垣変状観測
土質の保存状況	遺構の変状に影響を与える可能性がある土の流出や乾燥、湿潤、乾湿繰り返しによる土質の劣化状況を把握する。	築堤(盛土、路盤上面)等	カ. 土中水分量観測

活用

活用

- 多様な手法を用いて本質的価値の理解を広める。
- まちづくりや周辺地域と連携して相乗効果を発揮できる活用を図る。

史跡指定地

(1)第7橋梁部

特徴的な橋台部の様子を多くの来訪者が見学でき、鉄道開業とその発展、さらには地域の歴史への興味を抱くことを促すように、隣接する建物等を活用しながら公開する。

- 遺構上部の石垣、笠石、堤部、バラスト等の欠損部や線路、枕木、橋梁を再現。
- 隣接する建物や広場等に複数の視点場を設ける。
- 史跡指定地内の常時の公開は、隣接する建物や広場等からの見学を基本とする。
- 保存に影響の無い範囲において、築堤上部や橋台部等に臨時的に人の立ち入りをできるようにする。

(2)公園部

公園という立地環境を活かし、隣接する文化創造棟の取り組みとも連携を図りながら、地域住民や来訪者等の多くの方々に史跡に興味をもってもらい、より身近に感じていただけることができる公開を目指す。

史跡指定地周辺

(1)周辺まちづくりと連携した活用

- 史跡に関する情報提供(ガイダンスコーナー等の展開)

- 信号機土台部の移築遺構の公開
- 高輪築堤の連続性を感じられる工夫
- ユニークバニエの展開
- 学校教育や生涯額数への活用
- 文化的観光資源としての活用

(2)周辺地域の文化財と連携した活用

- 地域の歴史を学べるプログラムの検討
- 行政と連携した取り組みの展開(旧新橋停車場跡や周辺文化財との連携した活用)

整備

整備

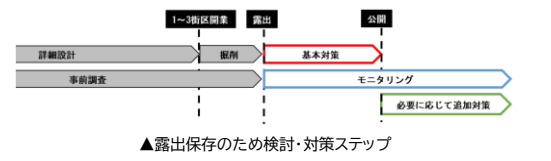
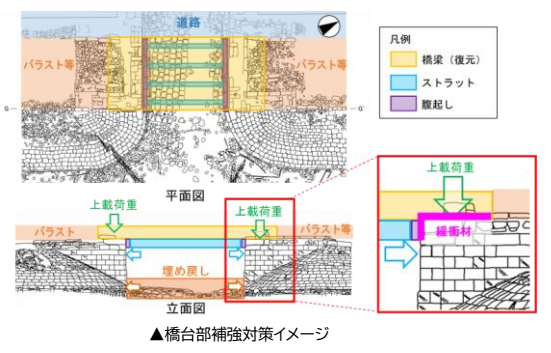
- まちづくりや活用と整合を図った保存のための整備を実施する。
- まちづくりと連携して史跡の理解を助けるために必要な整備を実施する。

保存のための整備

(1)保存施設の整備と防災・防犯対策

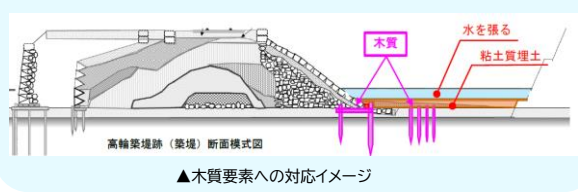
- ・標識、説明版、境界柵の整備
- ・防災・防犯対策
- ・橋台部の補強対策

第7橋梁部の築堤の露出展示に伴う地震時等の石積の変状を防ぐため、橋台部石積に上載荷重をかけた上で構造補強対策(ストラット等)を行う。また、第7橋梁部の史跡指定地上部には都市計画に基づく道路(区画道路2号)が計画されているため、遺構の保存に必要な対策等を合わせて実施していく。



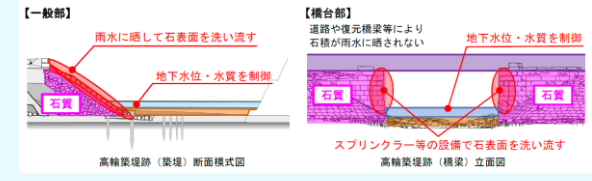
木質要素への対応

杭等の木質要素の保存のために、酸素・紫外線を遮断し、木質の腐朽、紫外線による劣化防止策として、粘性土埋め土等による保護対策を行う。



石質要素への対応

築石等の石質の要素のために、保存状態を観察しながら、必要に応じて塩類析出による劣化防止策として、露出部で雨水に晒されない箇所は石表面を洗浄する設備(スプリンクラー等)の整備を行う。



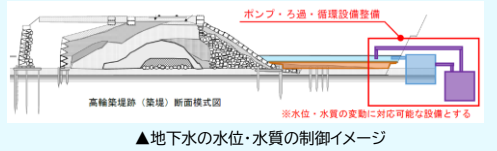
土質要素への対応

堤部等の土質の要素のために、土の流出や乾燥、湿潤、乾湿繰り返しによる土質劣化防止策として、保護土及びパラストや石垣欠損部の復旧による築堤上部の保護対策を行う。



地下水の水位・水質の制御

木質・土質・石質要素の乾湿繰り返しによる劣化及び地下水の溶存成分による石質要素の劣化を防ぐために、地下水の水位・水質の制御対策として、ポンプ設備及びろ過・循環設備等の整備を行う。また、ポンプ設備及びろ過・循環設備等の必要な設備は遺構の保存に影響の無い場所への設置を検討する。



(3)保存修理(追加対策)

遺構の露出後やモニタリング等による保存状態の経過観察において、築堤の築石や橋梁部の橋台の石積等の遺構の状況に変状が確認された場合には、有識者に相談のうえ、元の素材・工法を原則としつつ、必要に応じて適切な材料と工法を検討して変状前の状況に復するための保存修理を実施する。

・モニタリングに必要な整備

木質・石質・土質要素の保存状況の把握、各対策の効果の検証や追加対策の必要性を検討するためのモニタリングの実施にあたって必要な各設備等の整備を行う。

活用のための整備

(1)史跡指定地内の整備

・再現整備

【第7橋梁部】

来訪者に高輪築堤跡を理解していただくために、記録保存調査や文献調査等の各種調査研究の成果に基づき、発掘時にすでに消失していた欠損部築石、盛土、パラスト、レール、橋梁等の再現や線路上への車両の設置等も検討する。



▲第7橋梁部公開イメージ案

【公園部】

遺構の残存状況が良好である公園部は、遺構の保存に影響の無い範囲で遺構の露出等による展示を行い、築堤上部等の一部の範囲については史跡指定地内に常時立ち入ることができるような再現整備を行う。



▲公園部公開イメージ案

・見学施設の整備

近隣に整備される建物及びプロムナード、広場等に視点場を設ける。各施設の視点場から安全に来訪者が見学することができるように、転落防止柵を設ける。

(2)史跡指定地周辺の整備

- ・案内・解説施設の整備
- ・見学施設の整備

(3)移築遺構(信号機土台部)の整備

(4)史跡指定地周辺の回遊性の構築に向けた整備

(5)ソフト・普及コンテンツの整備

運営・体制

運営・体制

- 史跡の所有者として保存・活用に必要な体制を作るとともに、官民で連携した保存・活用体制を構築する。

JR東日本をはじめとする事業者がすすめる新しいまちづくりのなかで史跡の保存・活用を行っていくため、事業進捗に合わせて体制を構築していく。

史跡の公開までは「遺構の保存・活用に関わる検討体制」「移行のモニタリング体制」「事業関係者の調整に関わる検討体制」を維持する。史跡の公開後については史跡の保温や活用に関わる管理や運営に必要な体制をとっていくが、具体的な体制の検討を史跡の公開までに行っていく。

施策の実施計画

史跡指定地周辺で進められる新しいまちづくりと整合を図り、まちづくりの事業進捗等に合わせて調整しつつ、保存や活用に関わる事業等の施策を進める。

本計画策定後の令和5年度(2023)年度から令和9年度(2027)までの5年間を前期とし、本計画の計画期間である令和14年度(2032)までの残りの5年間を後期として施策を実施する。

経過観察

保存管理、活用、整備、運営・体制の各項目の方向性について実施状況の把握のため点検表を用い、経過観察を行う。

※ 掲載している内容は基本的な方針です。
 ※ 掲載している図は検討中のイメージです。

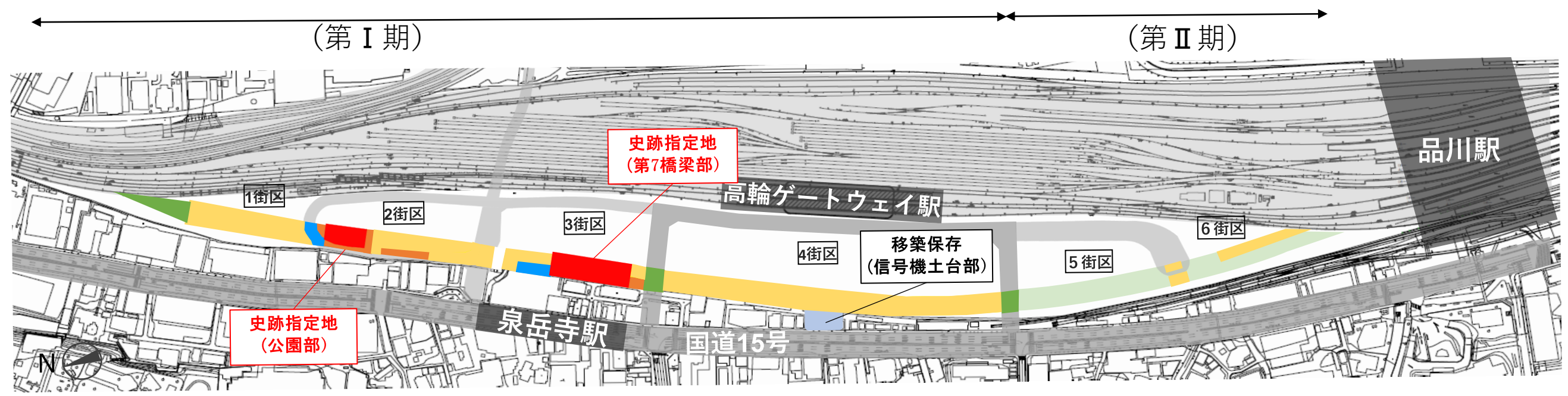
○これまでの取り組み

調査内容

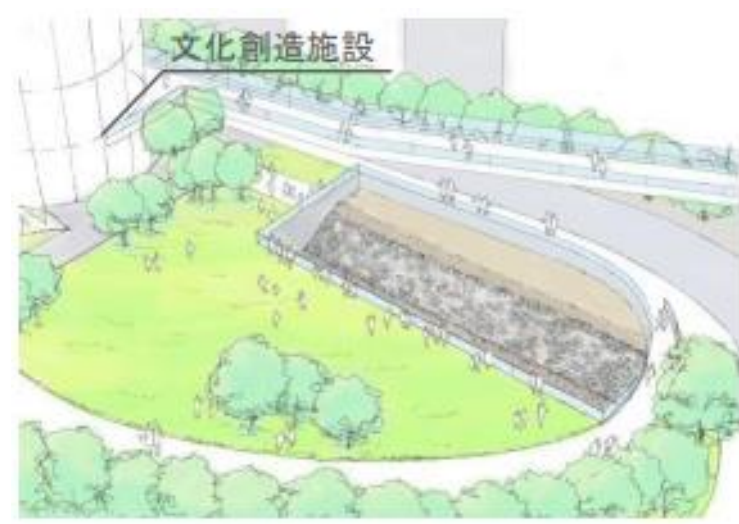
- ・ 国史跡指定された高輪築堤を現地にて良好な状態で現地保存及び移築保存したうえで、まちづくりの中で活用していく。（2021年4月に方針決定）
- ・ 記録保存箇所については、詳細かつ慎重な調査を行う。

<調査・保存範囲>

品川開発プロジェクトエリア



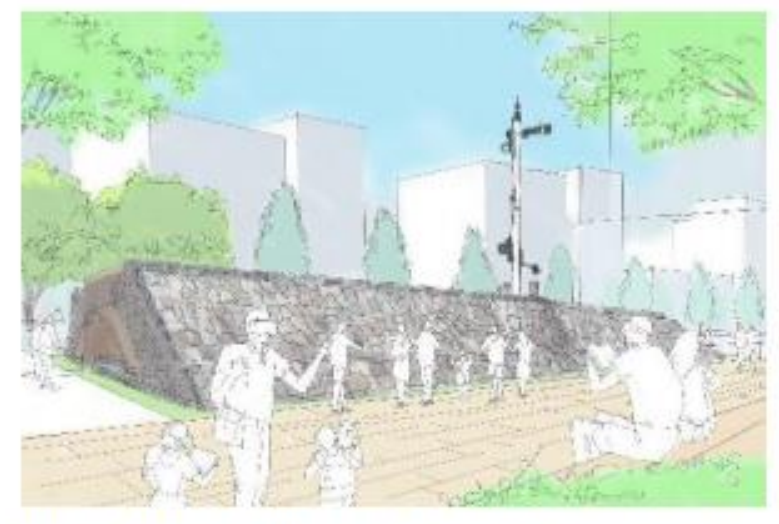
凡例 ■ 史跡指定地 ■ A 土中保存区域 ■ B 土中保存区域（一部記録保存） ■ C 土中保存区域（未検出） ■ D 記録保存区域 ■ E 未検出区域 ■ F 移築保存先区域



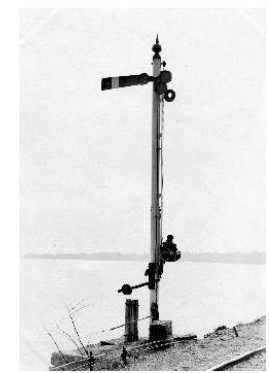
公園隣接部の現地保存のイメージ



橋梁部の現地保存のイメージ



国道15号沿いの広場に移築保存した場合のイメージ



①バラスト面を検出し、枕木などの跡を記録



②石すべてにナンバリング



③取り外した石をひとつずつ材質・形状などを記録



断面の剥ぎ取り

断面に糊（合成樹脂）をつけ、その上から布を押し付けて、布に地層が張り付いたら剥がすという手法



検出総数

石 約15,700個

杭 約8,000本

※その他、胴木や板なども検出

④裏込め石の検出・記録



⑤各層を確認しながら記録



⑥内部の木等を検出・記録



⑦ナンバリングした杭を1本ずつ引き抜き計測



調査から判明したこと(事例)

○築堤の構造

- ・内部の盛土は数回段階的に行われたことが堆積状況から推察され、両石垣の築石の積み上げも築堤の中央部の盛土に合わせ積まれたと推察される。
- ・内部の盛土材や盛土の構築方法が、箇所によって違いがあった。
- ・1街区や4街区の築堤の内部からは、東西方向に木の杭や板を溝状に組み、築堤の芯を南北に仕切るようにつくられた板組の遺構が見つかった。その遺構を境に両側の築堤の盛土のやり方が異なっていることから、工事作業の区画(単位)を示していると考えられる。
- ・石垣の土台は、胴木(角材・割材)と留杭・控杭及び控木による木組基礎を用いて根石を載せている。胴木と留杭及び控杭は控木で接続しており、ボルト状の留め金具を貫通させて固定している。胴木と留杭は、留杭の頭を加工して胴木を合わせていることから、留杭を打ちこんだ後に胴木を設置したと考えられる。留杭・控杭の先端は、6～8面の面取りによって尖らせる特徴的な加工がみられる。



マウンド状に盛土を連ねた築堤の芯(1街区)



蒲鋒形に盛土された築堤の芯(1街区)



築堤の芯材を仕切る板組みの遺構(1街区)

板組の遺構を境に片方は北から、片方は南から異なる方向から積まれており、盛土のやり方が異なっている。



石垣土台部の木組基礎(第2東西道路部分)

○出土遺物

築堤の盛土からの遺物の出土は少ないが、海側石垣裾から東に広がる砂利層内から近世～近代の陶磁器類をはじめ石製品、金属製品、木製品等の各種遺物が出土している。

出土遺物には、杭、枕木、チェアー(座鉄)、レール、ボルト状金具等の築堤及び鉄道に関連するものや、墨書のある板材等が得られている。留杭や控杭など、築堤の荷重を直接的に支えていた杭は、基盤層まで確実に打ち込めるよう、先端が6～8面と丁寧に加工されている。

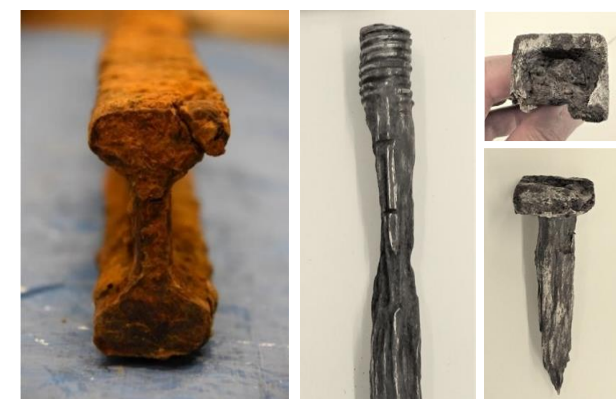
また、枕木にはレールを固定するためのチェアー(座鉄)と呼ばれる金具が付いており、レールの敷設に関する貴重な資料である。レールは鉄道開業に伴いイギリスから輸入された双頭レールであり、海側石垣の基礎構造である留め杭と胴木や控木と控杭の固定に使用されたボルト状金具も、ナットが入るようにネジきりされたものは当時の日本にはみられないものであることから、輸入品であると考えられる。

そのほか、汽車土瓶や硝子製茶瓶など、当時の鉄道の営業に関連する遺物も出土している。



杭の先端

基盤層まで確実に打ち込めるよう、先端が6～8面と丁寧に加工されている。

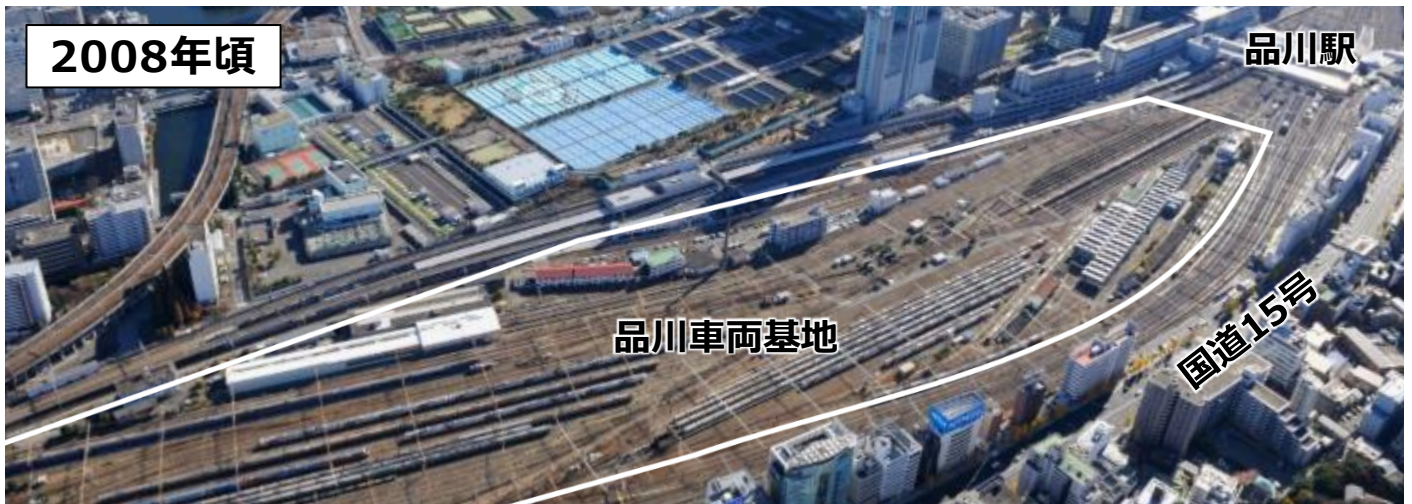


双頭レール(左)とボルト状金具(右)

イギリスから輸入されたレールとともに輸入されたものと考えられるボルト状金具。

※保存活用計画書より引用

高輪築堤の保存とまちづくりの両立に向けて



2008年頃

鉄道関連事業

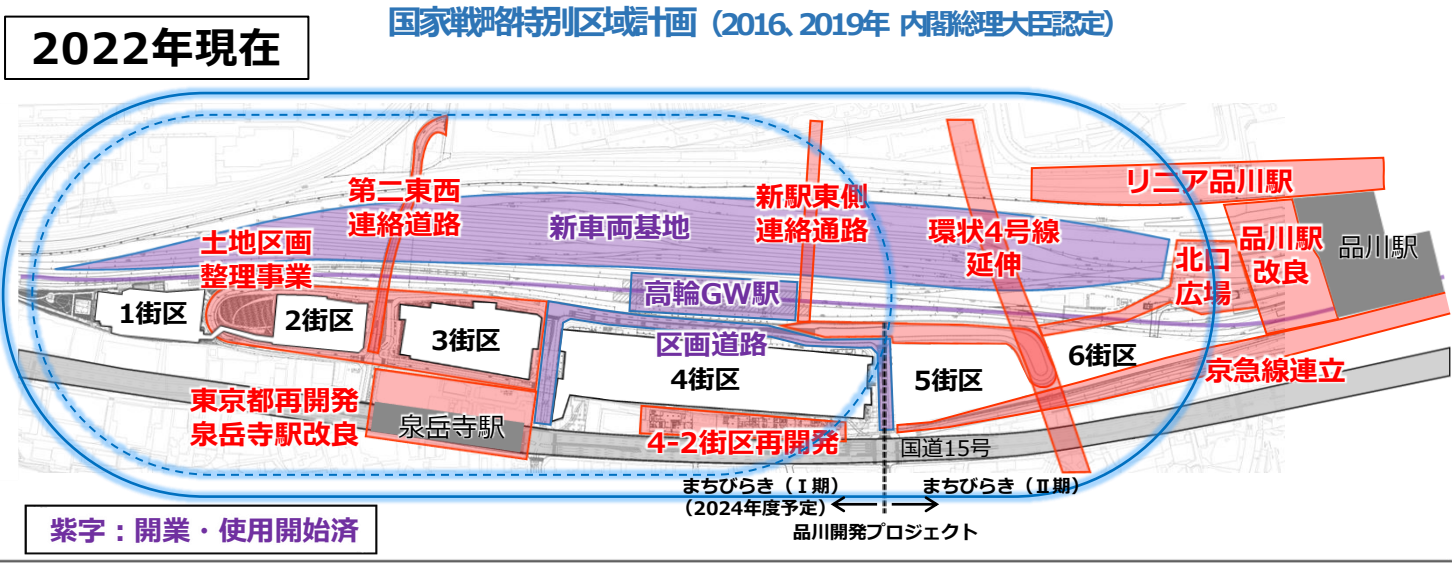
- ・2009年 品川車両基地再編工事着手 (2019年 全7回の大規模線路切替完了)
- ・2014年 リニア中央新幹線事業着手【JR東海】
- ・2016年 高輪ゲートウェイ駅工事着手
- ・2017年 品川駅改良工事着手
- ・2018年 泉岳寺駅改良事業着手【東京都】
- ・2020年 高輪ゲートウェイ駅開業

基盤整備事業

- ・2016年 土地区画整理事業着手 (第二東西連絡道路、北口広場) 【UR都市機構】
- ・2019年 環状4号線延伸事業着手【東京都】
- ・2020年 京急線連続立体交差事業着手【東京都】

まちづくり

- ・2019年 品川開発プロジェクト事業着手
- ・2019年 泉岳寺駅再開発事業着手【東京都】



品川開発プロジェクトのこれまでの取り組み

- 2012年1月 特定都市再生緊急整備地域に指定 (品川駅・田町駅周辺 約184ha)
- 2016年4月 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)

国際ビジネス交流拠点の形成に資する都市再生の推進
～品川駅北周辺地区の都市再生プロジェクト～

世界へのゲートウェイ
羽田空港へのアクセス性
世界と東京を結ぶハブ立地

日本のターミナル
2027年リニア中央新幹線開業予定
日本各地へのアクセスが更に充実

首都圏・都心アクセス
首都圏鉄道ネットワーク
魅力あふれる街へのアクセス

- 2019年4月 国家戦略特別区域計画の内閣総理大臣認定 (1～4街区 都市再生特別地区 都市計画決定)

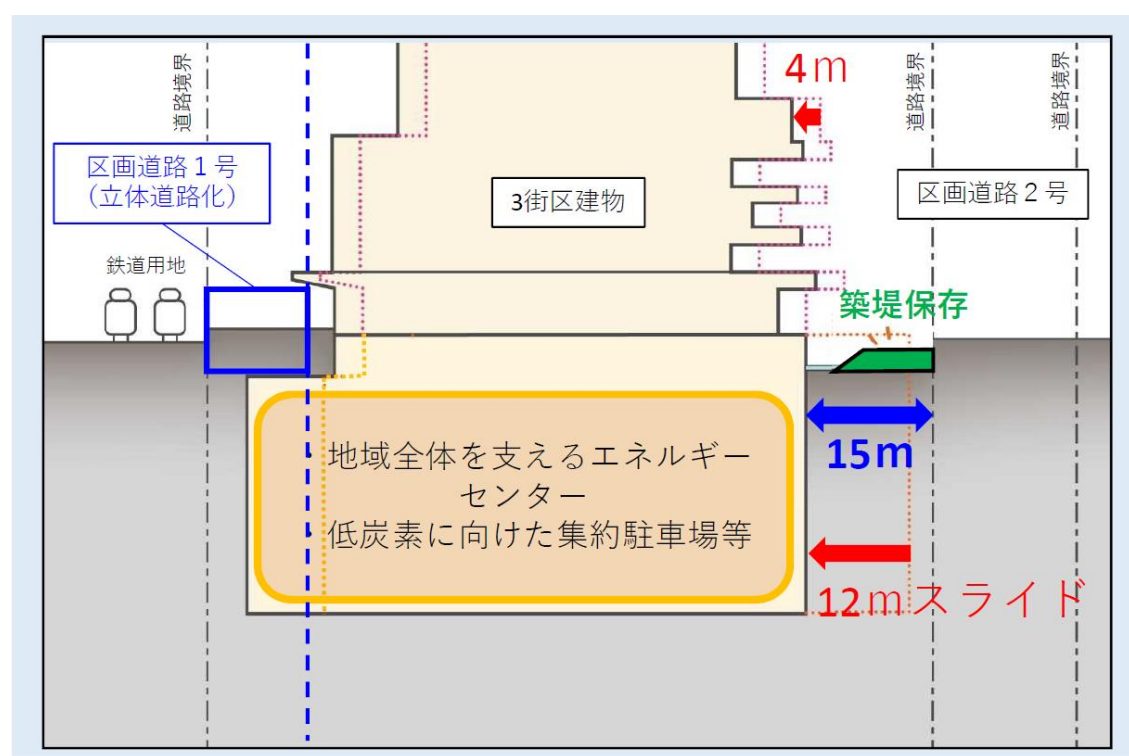
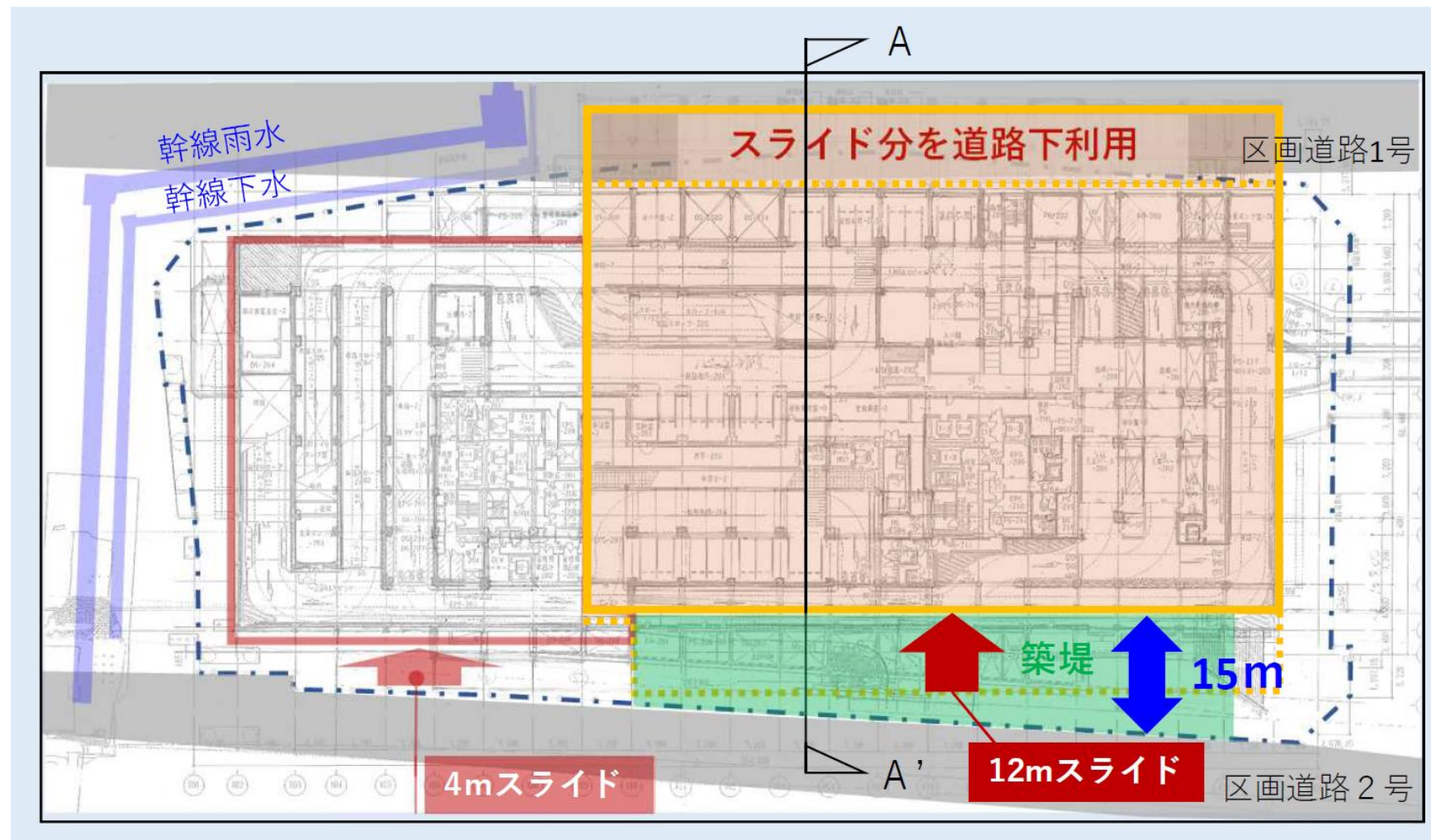


2024年度 まちびらき(4街区開業)

高輪築堤の保存とまちづくりの両立に向けて

第7橋梁部を現地保存するため、3街区の建物をスライド

3街区地下平面図



A-A'断面