

第 54 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【全体会】

日時：2025 年 4 月 9 日（水）

全体会・部会②・部会③ 10:00～12:00（予定）

場所：JR 東日本現地会議室

次 第

【全体会】

(1)開会

(2)要綱の改定について

【資料 1】

(3)「5・6 街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(3)」に対するまちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向けた当社の見解について（JR 東日本）

【資料 2】

(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。

高輪築堤調査・保存等検討委員会 設置要綱

2020年9月18日制定
2021年7月16日改定
2022年1月17日改定
2022年11月9日改定
2023年5月10日改定
2023年8月2日改定
2023年10月4日改定
2024年11月6日改定
2025年4月9日改定 (案)

(名称)

第1条 本委員会の名称は、「高輪築堤調査・保存等検討委員会」(以下「委員会」という。)とする。

(目的)

第2条 委員会は、品川駅北周辺地区土地区画整理事業区域、品川駅街区地区土地区画整理事業区域等及び田町駅周辺において発見された高輪築堤その他文化財に関し、文化財及び鉄道構造物の観点から、調査方法及び保存方法等について検討し、必要な助言を行うことを目的とする。なお、本委員会で扱う調査とは、検出調査及び本調査を示すものとし、保存とは、現地保存・移築保存・記録保存を示すものとする。また、「『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」と連携を図るものとする。

(総則)

第3条 前条の目的を果たすために、委員会は高輪築堤その他文化財を包括する事項については、全体会にて検討し、必要な助言を行う。

2. 委員会は、区域毎に部会を置く。各々の名称は以下の通りとする。

- ・「高輪築堤調査・保存等検討委員会 (北周辺部会)」(以下「部会①」という。)
- ・「高輪築堤調査・保存等検討委員会 (駅街区部会)」(以下「部会②」という。)
- ・「高輪築堤調査・保存等検討委員会 (東海道線接続区間部会)」(以下「部会③」という。)

<部会①設置要綱>

(所掌事項)

第4条 部会①は、高輪築堤等に関し、以下の事項について検討し、必要な助言を行うものとする。

- (1) 調査の方法について
- (2) 調査の結果を踏まえた保存方法等について

(組織)

第5条 部会①の委員は、考古学、鉄道史、近代史、土質力学等の専門家（学識経験者等、別表1）で構成する。

2. オブザーバー（別表1）は部会①に参加し、意見を述べることができる。
3. 委員長は、委員の中から互選、あるいは互選がない場合は、事務局が推薦するものとし、いずれも委員の承認を受けることとする。
4. 副委員長は、必要に応じて委員長が任命するものとする。
5. 部会①には、必要に応じて作業部会を置くことができる。
6. 作業部会は、部会①の構成員（委員及びオブザーバー）のほか、専門的見地から委員以外のもの（以下「関係者」という。）の出席を求めることができる。また、調査方法及び保存方法等について、部会①の意向を踏まえた詳細な検討を行い、必要に応じて検討結果を部会①に報告することができる組織とする。
7. 部会①の構成員（委員及びオブザーバー）として適任者がいる場合は、部会①において委員の承認を受けて、構成員に追加することができる。

(会議)

第6条 部会①は委員長が招集し、委員長が議長として会議を総括する。

2. 委員長は、必要に応じて関係者の出席を求めることができる。

(任期)

第7条 委員の任期は2年間とする。ただし、2年を超えて部会①が継続する場合は、再任を妨げない。

2. 委員が何らかの事由により欠けた場合は、部会①の意向を確認したうえで事務局が委員を選定することができる。

(事務局)

第8条 部会①の事務局は東日本旅客鉄道株式会社 本社 グループ経営戦略本部 品川・大規模プロジェクト推進部門に置くものとする。

(守秘義務)

第9条 構成員及び関係者は、この部会①で知り得た情報を事務局の許可なく第三者に漏えいしてはならない。

(その他)

第10条 この要綱に定めるもののほか、部会①に関し必要な事項は、部会①において定めるものとする。

<部会②設置要綱>

(所掌事項)

第11条 部会②は、高輪築堤等に関し、以下の事項について検討し、必要な助言を行うものとする。

- (1) 調査の方法について
- (2) 調査の結果を踏まえた保存方法等について

(組織)

第12条 部会②の委員は、考古学、鉄道史、近代史、土質力学等の専門家（学識経験者等、別表1）で構成する。

2. オブザーバー（別表1）は部会②に参加し、意見を述べることができる。
3. 委員長は、委員の中から互選、あるいは互選がない場合は、事務局が推薦するものとし、いずれも委員の承認を受けることとする。
4. 副委員長は、必要に応じて委員長が任命するものとする。
5. 部会②には、必要に応じて作業部会を置くことができる。
6. 作業部会は、部会②の構成員（委員及びオブザーバー）のほか、専門的見地から委員以外のもの（以下「関係者」という。）の出席を求めることができる。また、調査方法及び保存方法等について、部会②の意向を踏まえた詳細な検討を行い、必要に応じて検討結果を部会②に報告することができる組織とする。
7. 部会②の構成員（委員及びオブザーバー）として適任者がいる場合は、部会②において委員の承認を受けて、構成員に追加することができる。

(会議)

第13条 部会②は委員長が招集し、委員長が議長として会議を総括する。

2. 委員長は、必要に応じて関係者の出席を求めることができる。

(任期)

第14条 委員の任期は2年間とする。ただし、2年を超えて部会②が継続する場合は、再任を妨げない。

2. 委員が何らかの事由により欠けた場合は、部会②の意向を確認したうえで事務局が委員を選定することができる。

(事務局)

第15条 部会②の事務局は京浜急行電鉄株式会社に置くものとする。

(守秘義務)

第16条 構成員及び関係者は、この部会②で知り得た情報を事務局の許可なく第三者に漏えいしてはならない。

(その他)

第17条 この要綱に定めるもののほか、部会②に関し必要な事項は、部会②において定めるものとする。

<部会③設置要綱>

(所掌事項)

第18条 部会③は、高輪築堤等に関し、以下の事項について検討し、必要な助言を行うものとする。

- (1) 調査の方法について
- (2) 調査の結果を踏まえた保存方法等について

(組織)

第19条 部会③の委員は、考古学、鉄道史、近代史、土質力学等の専門家（学識経験者等、別表1）で構成する。

2. オブザーバー（別表1）は部会③に参加し、意見を述べることができる。
3. 委員長は、委員の中から互選、あるいは互選がない場合は、事務局が推薦するものとし、いずれも委員の承認を受けることとする。
4. 副委員長は、必要に応じて委員長が任命するものとする。
5. 部会③には、必要に応じて作業部会を置くことができる。
6. 作業部会は、部会③の構成員（委員及びオブザーバー）のほか、専門的見地から委員以外のもの（以下「関係者」という。）の出席を求めることができる。また、調査方法及び保存方法等について、部会③の意向を踏まえた詳細な検討を行い、必要に応じて検討結果を部会③に報告することができる組織とする。
7. 部会③の構成員（委員及びオブザーバー）として適任者がいる場合は、部会③において委員の承認を受けて、構成員に追加することができる。

(会議)

第20条 部会③は委員長が招集し、委員長が議長として会議を総括する。

2. 委員長は、必要に応じて関係者の出席を求めることができる。

(任期)

第21条 委員の任期は2年間とする。ただし、2年を超えて部会③が継続する場合は、再任を妨げない。

2. 委員が何らかの事由により欠けた場合は、部会③の意向を確認したうえで事務局が委員を選定することができる。

(事務局)

第22条 部会③の事務局は東日本旅客鉄道株式会社 本社 建設工事に置くものとする。

(守秘義務)

第23条 構成員及び関係者は、この部会③で知り得た情報を事務局の許可なく第三者に漏えいしてはならない。

(その他)

第24条 この要綱に定めるもののほか、部会③に関し必要な事項は、部会③において定めるものとする。

(別表1) 検討体制名簿

			部会 ①	部会 ②	部会 ③
委員長	谷川 章雄	早稲田大学 人間科学学術院 名誉教授	○	○	○
委員	老川 慶喜	立教大学名誉教授	○	○	○
委員	小野田 滋	鉄道総合技術研究所 アドバイザー	○	○	○
委員	古関 潤一	東京大学名誉教授 ライト工業 R&Dセンター テクニカルオフィサー	○	○	○
オブザーバー	文化庁 文化財 第二課 史跡部門		○	○	○
オブザーバー	文化庁 文化財 第二課 埋蔵文化財部門		○	○	○
オブザーバー	港区教育委員会事務局 教育推進部 図書文化財課		○	○	○
オブザーバー	港区 街づくり支援部 街づくり推進担当		○	○	○
オブザーバー	港区 街づくり支援部 土木課				○
オブザーバー	東京都 教育庁 地域教育支援部 管理課		○	○	○
オブザーバー	鉄道博物館 学芸部		○	○	○
オブザーバー	J R 東日本コンサルタンツ株式会社		○	○	○
オブザーバー	東京都 建設局 道路建設部 道路橋梁課		○		
オブザーバー	東京都 建設局 道路建設部 鉄道関連事業課		○	○	
オブザーバー	東京都 交通局 建設工務部 計画改良課		○		
オブザーバー	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		○	○	
オブザーバー	東日本旅客鉄道株式会社 構造技術センター		○	○	○
オブザーバー	東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模プロジェクト推進部門		○	○	○
オブザーバー	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		○		
オブザーバー	東日本旅客鉄道株式会社 建設工事部				○
オブザーバー	京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部 品川開発推進部			○	
オブザーバー	京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 建設部		○	○	

注) 全体会は、全ての部会のメンバーが参加するものとする。

2025.4.9

東日本旅客鉄道株式会社

「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(3)」に対する まちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向けた当社の見解について

今般、高輪築堤調査・保存等検討委員会において、まちづくりと文化財のあり方の協議の開始にあたり、委員見解をご提示いただきありがとうございます。委員見解に対する、現時点における当社の見解は以下のとおりです。引続きまちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向け、ご検討・ご協議をお願いいたします。

1. まちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向けた基本的な考え方【別紙1】

○当社が推進する品川のまちづくりは、「これからの日本の成長をけん引する『国際交流拠点・品川』」の核を成すものとして、当社の車両基地の再編及びリニア中央新幹線整備等の鉄道改良事業、土地区画整理事業及び環状4号線等の基盤整備事業と一体のものとして進めている。2025年3月27日のまちびらきをスタートに、関係行政・関係事業者・地元の皆様及び多様な共創パートナー等と共に、「100年先の心豊かなくらしのための実験場」をコンセプトに、「地球益」の実現に向けて、残る1～5・6街区の事業等についても早期に完成させ、『国際交流拠点・品川』の早期実現に貢献していく。

○まちづくりを進めるなかで出土した「高輪築堤」については、鉄道会社である当社にとって大変意義深く、その価値や保存方針等に関して、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など複数の会議体を設置し、様々な分野の有識者及び関係行政等からのご助言やご支援のもと、第7橋梁部を現地保存・公開するなど保存・継承に取り組んでいる。5・6街区エリアのまちづくりと高輪築堤の保存・継承の両立についても、前述の2つの会議体での検討及び関係行政等からのご助言等を踏まえ協議を進めていく。なお、5・6街区エリアのまちづくりの早期実現に向け、これらの協議及びそれに続く都市計画や建築関係の手續に必要な協議を進めていきたく、有識者及び関係行政等からのご理解・ご支援をお願いしたい。

2. 「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(3)」への当社の見解

(1)文化財的価値について【別紙2】

◆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。

高輪築堤全体に対する文化財的価値として、当社も同様に考えます。

◆国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に指定された、2街区の築堤部及び3街区の第7橋梁橋台部・築堤部と一連のものである。

各種文献等を踏まえ、物理的には1～4街区と一連のものであり、確認調査等から5・6街区は1～4街区の一般築堤部や4街区南部と共通性が高いものと思料します。

◆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、^①高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。また、第8橋梁及びそれにと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^③にあたる点も重要である。

①1～4街区では、きわめて希少性の高い第7橋梁部や最上部に創業時のバラストが残存している2街区公園部(一般築堤部)が出土しています(いずれも国指定史跡)。5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、これらの希少性の高い遺構等は確認されておらず、1～4街区の一般築堤部(信号機土台部等含む)と概ね同等程度の文化財的価値を有するものと思料します。

②1～6街区全体で、一般築堤部は概ね同様の構造であり、それを構成する材料(石材、盛土、裏込め、土留め材等)が1～6街区の各場所において一部異なっているものと思料します。

③今回の5・6街区エリアには、第8橋梁北横仕切堤が含まれます。

◆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。

今後文献調査等が進められ、本遺構の内容や価値が明らかになるよう当社も協力します。

(2)保護措置について

◆高輪築堤調査・保存等検討委員会は、「高輪築堤跡の保存の方針についての見解」(2021.4.21)において、「5・6街区については築堤の『現地保存』を考慮した開発計画を策定することを要望」している。

◆これを受けて、5・6街区の保護措置については、1～4街区と同様に^①計画の見直しを含めた現地保存を検討することを出発点とし、^②まちづくりと文化財のあり方^③について^④協議を開始することにした。

①1～4街区における当社の取組み【別紙2、別紙3】

委員会での要望等を踏まえた取組み(既に実施済のものを含む)

- ・建物計画の大幅な変更による第7橋梁部約 80mの現地保存(国史跡)
- ・4街区信号機土台部約30mの移築保存
- ・「高輪築堤跡の調査の方針について」に基づいた詳細かつ慎重な記録保存調査

上記に加えた主な取組み(既に実施済のものを含む)

- ・残存状況が良好である2街区公園部約 40mの現地保存(国史跡)
- ・開発計画や道路計画の変更を含む現地(土中)保存(約 400m ※一部想定箇所含む)

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

※一部想定箇所含む

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

②現時点における当社の開発計画【別紙4】(2つの会議体での検討や行政手続は今後)

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

※日本で初めて鉄道が走ったイノベーションの地としてのDNAを継承

- ・1～6街区・品川駅の全体のまちづくりのなかで高輪築堤を保存・継承
- ・1～6街区・品川駅、さらに周辺エリアにつながる歩行者、エネルギー、一般車両・物流等の一体的なネットワーク形成と、5街区における水素・GX エネルギーセンターの配置
- ・5街区、6街区建物は、特に地下階において、鉄道や道路構造物等の近接に伴う計画・設計・施工上の制約が大きいため、建物やネットワークを成立させるための必要機能・スペースを最低限で確保
- ・5・6街区間では、鉄道や道路構造物等に挟まれた狭隘な空間において、歩行者、エネルギー、一般車両・物流等のネットワークを確保
- ・6街区南部では、品川駅に面した歩行者デッキを整備

③計画の見直しを含めた現地保存の検討【別紙5・別紙6】

- 1) 6街区南部の当社開発エリア内において、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を現地保存【別紙5】
- 2) 前項以外の、5街区、6街区(南部の現地保存可能範囲を除く)、5・6街区間においては、開発計画の見直しによる現地保存は困難【別紙6】

④まちづくりと高輪築堤の保存・継承との両立のあり方(当社案)

- 1) 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※)
 - ※上記①の約1/3に内包済
- 2) 前項以外の範囲は、以下の理由により、「高輪築堤跡の調査の方針について」に基づく全面的な詳細かつ慎重な記録保存
 - ・「国際交流拠点・品川」の実現に向けた開発計画の必要性ならびに計画変更の困難性
 - ・1～6街区全体で、ほぼ同様の構造形式である一般築堤部として、既に残存状況の良い2街区公園部(約40m)及び第7橋梁部につながる南北の一般築堤部(約30m×2の約60m)に加え、開発計画や道路計画の変更による現地(土中)保存部(約290m)を現地保存実施済(一般築堤部計約390m)
 - ・詳細かつ慎重な記録保存調査による、構造の内容や構成する材料等の詳細把握
 - ・4街区で検出された信号機跡※と類似している、わが国最初期の信号機跡と推定される張り出し遺構の詳細把握(※詳細かつ慎重な記録保存調査済)
 - ・張り出し遺構及び記録保存調査のなかで重要な遺構が発見された場合、移築保存も検討
- 3) まちづくりのなかでの高輪築堤の文化財的価値を継承する取組み
 - ・ランドスケープや建物修景等により、1～4街区の取組み(2-(2)-①)と一体的に、高輪築堤の持つ価値や歴史、意義等を感じられる空間を整備し、日本の近代化の礎となった鉄道開業のイノベーションを次の100年に継承
 - ・文献調査や記録保存調査等による知見を踏まえた、高輪築堤等の理解を深める展示・情報発信施設等を整備
 - ・1～6街区・品川駅を含むエリアの長さや様々な施設等を活かし、更に周辺の地域資源(泉岳寺や高輪大木戸跡等)、旧新橋停車場等との連携・活用による、鉄道のはじまりの地としてのシビックプライドの醸成と地域の歴史的価値の向上

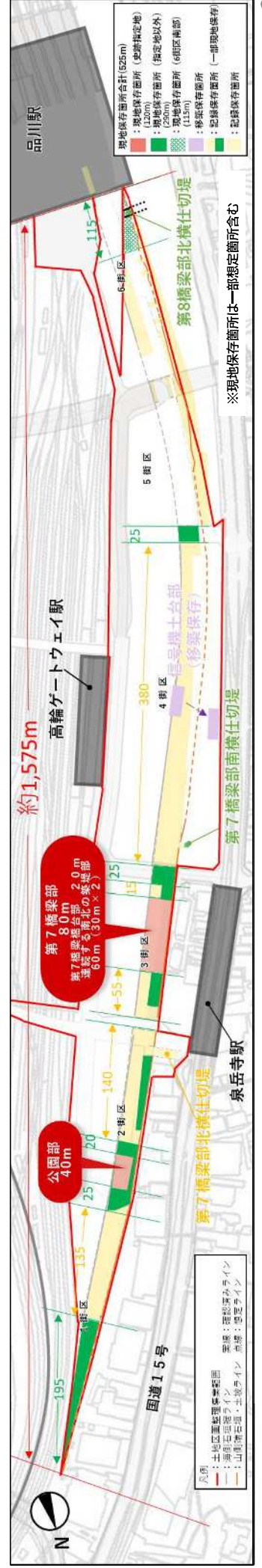
これまでの高輪築堤関連各会議体における、文化財の評価と保存方針の経緯について (JR東日本によるとりまとめ資料)

【別紙2】



調査・保存等検討委員会	調査・保存等検討委員会	調査・保存等検討委員会	調査・保存等検討委員会	調査・保存等検討委員会	調査・保存等検討委員会
<p>2025年3月5日 15-6街区及び南横仕切堤の調査・記録保存方針について(3) (文化財部について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○1~4街区と同等の文化的価値を有する ○高輪築堤の構造の多岐多岐を示す貴重な遺構 ○高9橋梁及びそれらともなる高北横仕切堤が含まれ、旧品川停車場につながる部分も重要な点も重要 ○張り出し遺構は、我が国最初の信号機跡と推定される貴重な遺構 	<p>2025年3月5日 15-6街区及び南横仕切堤の調査・記録保存方針について(3) (南横仕切堤について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○1~4街区と同様の文化財の価値を有する ○1~4街区と同様に、計画の位置しを含めた現地保存を検討することを出発点とし、まちづくりと文化財のあり方について協議を開始 	<p>2025年3月5日 15-6街区及び南横仕切堤の調査・記録保存方針について(3) (南横仕切堤について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○1~4街区と同様の文化財の価値を有する ○1~4街区と同様に、計画の位置しを含めた現地保存を検討することを出発点とし、まちづくりと文化財のあり方について協議を開始 	<p>2025年3月5日 15-6街区及び南横仕切堤の調査・記録保存方針について(3) (南横仕切堤について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○1~4街区と同様の文化財の価値を有する ○1~4街区と同様に、計画の位置しを含めた現地保存を検討することを出発点とし、まちづくりと文化財のあり方について協議を開始 	<p>2025年3月5日 15-6街区及び南横仕切堤の調査・記録保存方針について(3) (南横仕切堤について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○1~4街区と同様の文化財の価値を有する ○1~4街区と同様に、計画の位置しを含めた現地保存を検討することを出発点とし、まちづくりと文化財のあり方について協議を開始 	<p>2025年3月5日 15-6街区及び南横仕切堤の調査・記録保存方針について(3) (南横仕切堤について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○1~4街区と同様の文化財の価値を有する ○1~4街区と同様に、計画の位置しを含めた現地保存を検討することを出発点とし、まちづくりと文化財のあり方について協議を開始


有識者検討会議	保存方針	方針を讀ませた取組み
<p>2021年9月12日 15-6街区及び南横仕切堤の調査・記録保存方針について(3) (南横仕切堤について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○4街区は、信号機を含む遺跡の遺構を可能な限り長い区間を現地保存 	<p>2021年9月12日 15-6街区及び南横仕切堤の調査・記録保存方針について(3) (南横仕切堤について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○4街区は、信号機を含む遺跡の遺構を可能な限り長い区間を現地保存 	<p>2021年9月12日 15-6街区及び南横仕切堤の調査・記録保存方針について(3) (南横仕切堤について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○4街区は、信号機を含む遺跡の遺構を可能な限り長い区間を現地保存
<p>2021年9月12日 15-6街区及び南横仕切堤の調査・記録保存方針について(3) (南横仕切堤について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○一般論の議論は、現地保存→移築保存→記録保存の順で行う ○1街区において全てを現地保存するのは現実的ではない ○1街区の「特徴的なもの」を残すならは残す 	<p>2021年9月12日 15-6街区及び南横仕切堤の調査・記録保存方針について(3) (南横仕切堤について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○一般論の議論は、現地保存→移築保存→記録保存の順で行う ○1街区において全てを現地保存するのは現実的ではない ○1街区の「特徴的なもの」を残すならは残す 	<p>2021年9月12日 15-6街区及び南横仕切堤の調査・記録保存方針について(3) (南横仕切堤について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○一般論の議論は、現地保存→移築保存→記録保存の順で行う ○1街区において全てを現地保存するのは現実的ではない ○1街区の「特徴的なもの」を残すならは残す
<p>2021年9月12日 15-6街区及び南横仕切堤の調査・記録保存方針について(3) (南横仕切堤について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○1街区は、信号機を含む遺跡の遺構を可能な限り長い区間を現地保存 	<p>2021年9月12日 15-6街区及び南横仕切堤の調査・記録保存方針について(3) (南横仕切堤について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○1街区は、信号機を含む遺跡の遺構を可能な限り長い区間を現地保存 	<p>2021年9月12日 15-6街区及び南横仕切堤の調査・記録保存方針について(3) (南横仕切堤について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○1街区は、信号機を含む遺跡の遺構を可能な限り長い区間を現地保存



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

2027年度


現地公開 【①第7橋梁部】



象徴的な風景を現地で直接見る場
(日本の鉄道史、近代化歴史)

展示 **体験**

展示スペース



+

鉄道はしまりの「29km史」を紹介

2027年

【⑥駅前案内機能】
(高輪ゲートウェイ駅、京岳寺駅)



案内

出典: tactilestudio
https://tactilestudios/

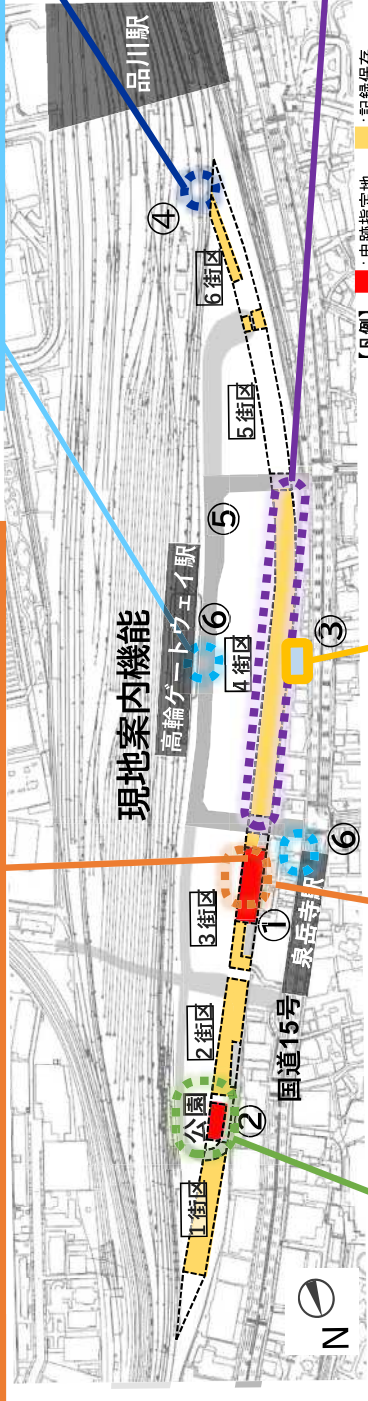
2030年度以降

【④情報発信施設】
(約300㎡)



情報

日本各地の魅力や高輪築堤、地域の魅力等の情報発信



2027年度

現地公開 【②公園部】



公園のなかで築堤を身近に感じる

展示 **体験**

展示スペース



水面からの特別な眺め、Miceの会場としても活用

2033年度以降

移築公開 【③信号機土台部】



まちのシンボルとして広場に信号機を復元し展示コンテンツとして活用

展示

※詳細検討中

整備済

2024年度

【⑤築堤石を活用したランドスケープ・体験学習機能】



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

展示 **体験**

2027年度

区画道路2号 歩行者専用道化

遺構への影響軽減の観点等から、計画を早直し歩行者専用道として整備



鉄道歴史関連

展示 **体験**

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

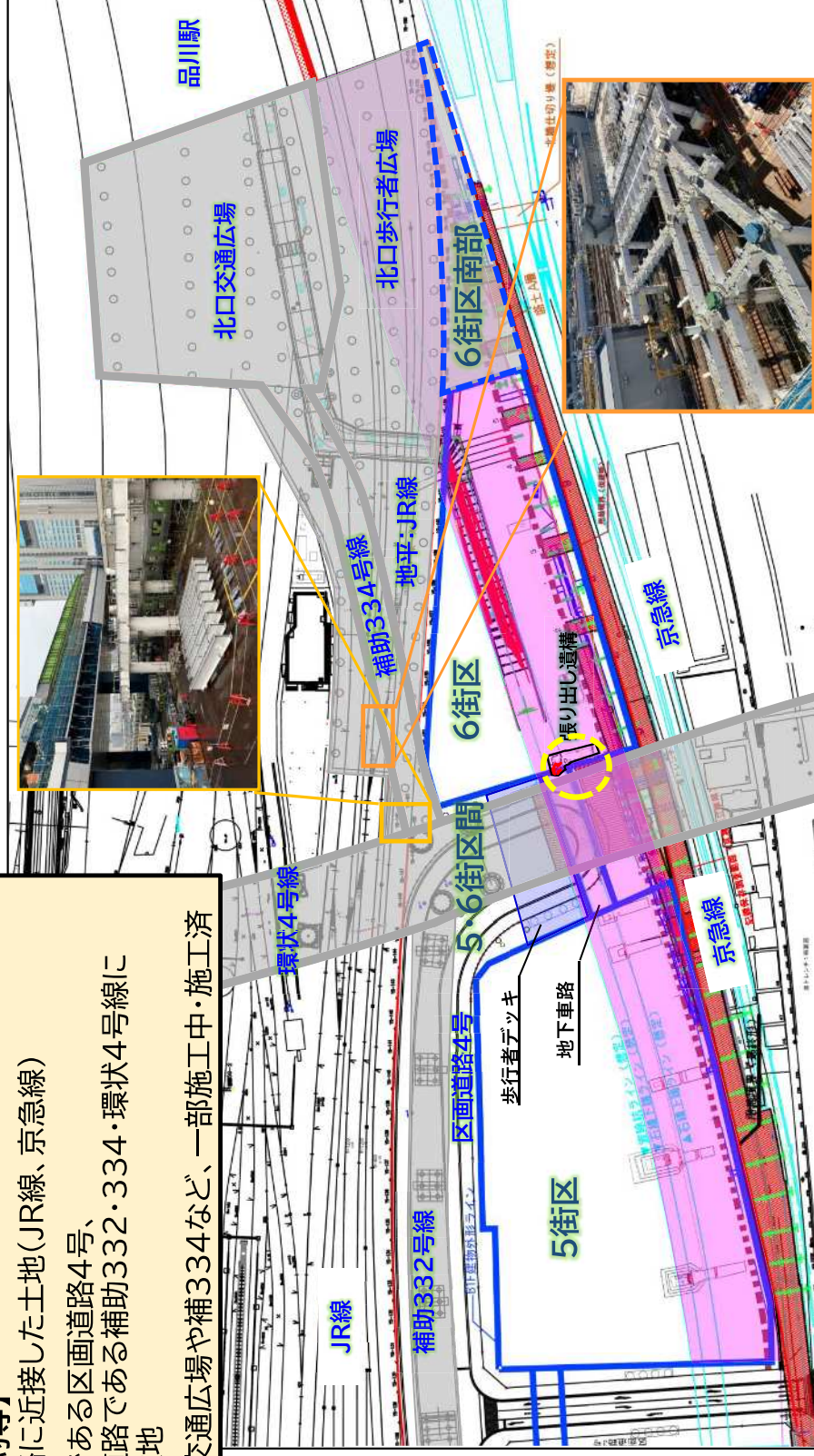
【新橋～横浜間約29kmの鉄道開業の歴史】

(2) 旧新橋停車場 鉄道歴史展示室(史跡、展示施設)
(3) 旧横濱鉄道歴史展示(桜木町)
横浜を中心とした、新橋～横浜間約29kmの歴史展示

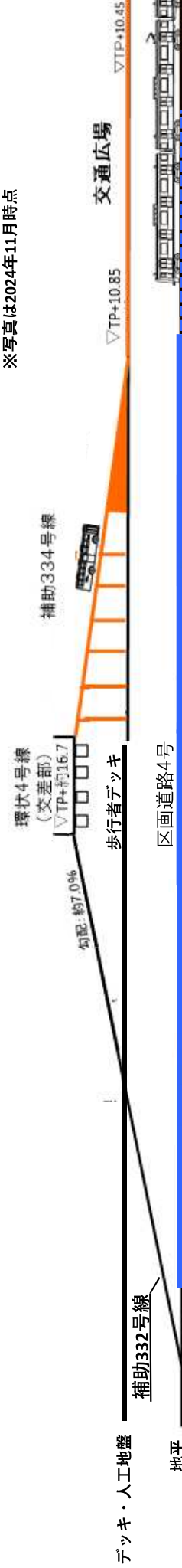


【基盤上の制約等】

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

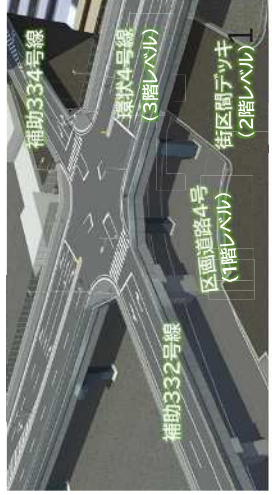


※写真は2024年11月時点



【高輪築堤との関係】

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



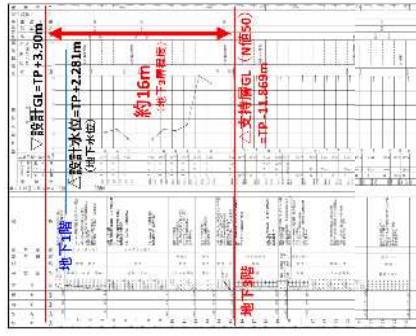
※現時点のイメージであり、今後変更となる場合があります

【5・6街区建物立面図】

日影規制等により、高層棟の建物外形ラインの変更は困難

5街区建物立面図

▼航空法高さ制限I.P.=+163.19m



5街区付近地質住状図

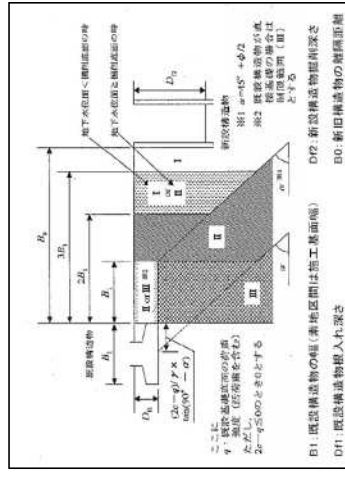
地盤の状況

- ・地下水位が高い
- ・硬い地盤となる支持層が地下3階以深

→地下を深く掘削する場合多大な費用と時間を要するため、地下階を抑える計画

6街区建物立面図

▼航空法高さ制限I.P.=+160.23m



近接程度の区分
※都市部鉄道構造物の近接施工対策マニュアル(鉄道総研)

鉄道に近接しているため、施工時に鉄道運行に影響しないよう対策が必要

※京急とは協議が必要

区分	内容	対策
近接範囲(Ⅰ)	新設構造物の施工により、既存構造物の基礎が変位・沈下する可能性がある。	基礎の変位・沈下を抑制するための対策を実施する。
近接範囲(Ⅱ)	新設構造物の施工により、既存構造物の基礎が変位・沈下する可能性がある。	基礎の変位・沈下を抑制するための対策を実施する。
近接範囲(Ⅲ)	新設構造物の施工により、既存構造物の基礎が変位・沈下する可能性がある。	基礎の変位・沈下を抑制するための対策を実施する。
近接範囲(Ⅳ)	新設構造物の施工により、既存構造物の基礎が変位・沈下する可能性がある。	基礎の変位・沈下を抑制するための対策を実施する。

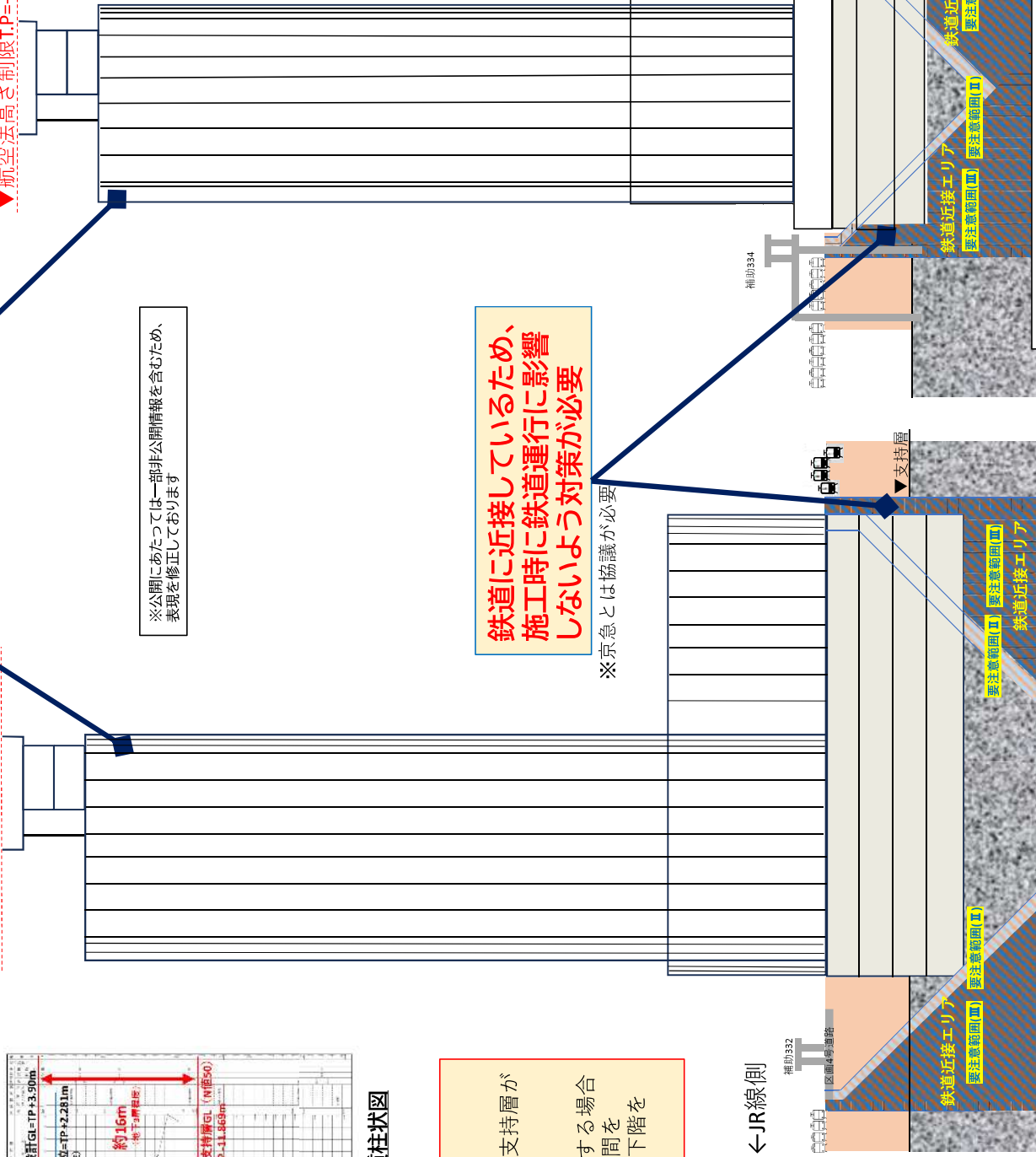
近接程度の区分と対策内容

要注意範囲(Ⅱ)

新設構造物の施工により、既存構造物に対し、通常の変位や変形等の有害な影響はないと見込まれるが、まれに影響がある可能性がある

要注意範囲(Ⅲ)

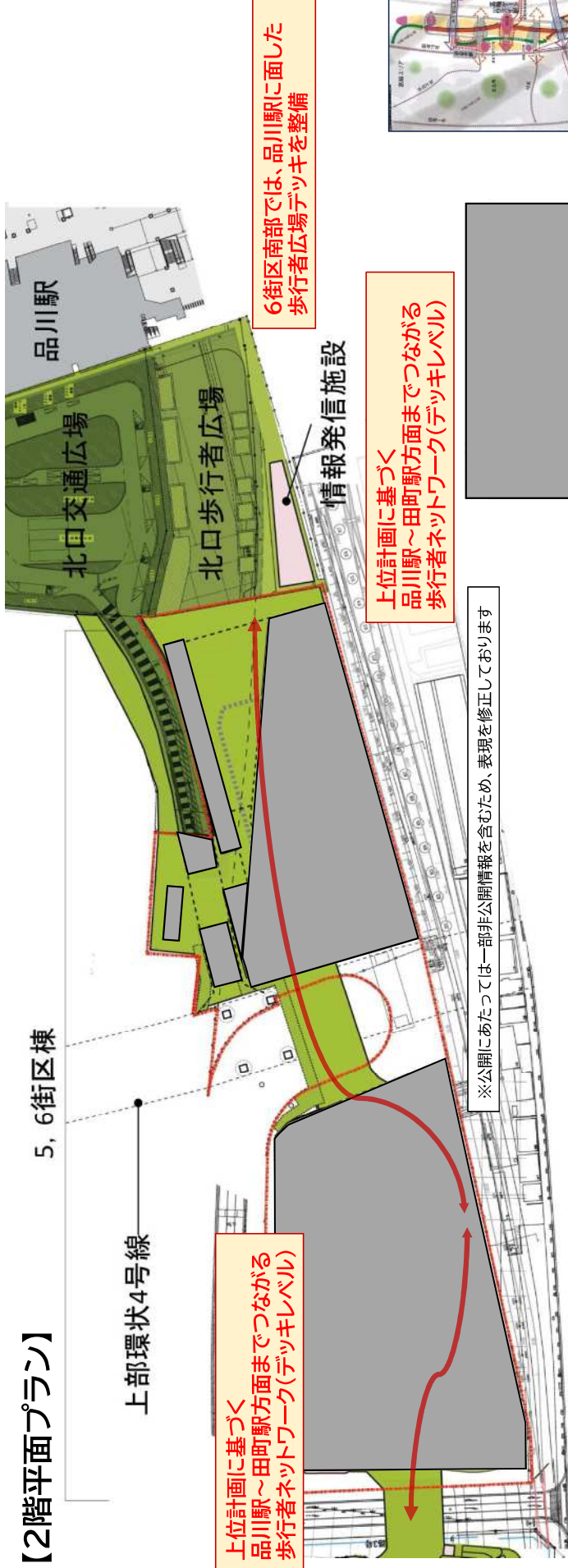
新設構造物の施工により、既存構造物に対し、変位や変形等の有害な影響が及ぶと見込まれる



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

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

【2階平面プラン】



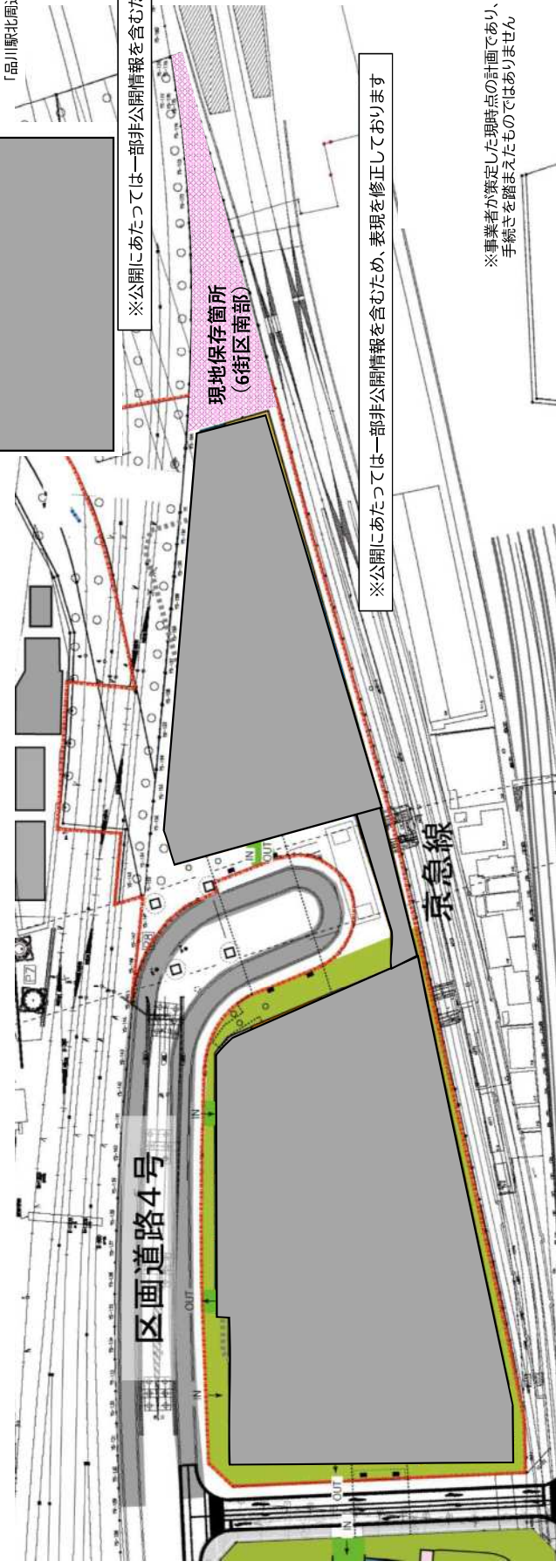
上位計画に基づく
品川駅～田町駅方面までつながる
歩行者ネットワーク(デッキレベール)

6街区南部では、品川駅に面した
歩行者広場デッキを整備

上位計画に基づく
品川駅～田町駅方面までつながる
歩行者ネットワーク(デッキレベール)

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

【1階平面プラン】



※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

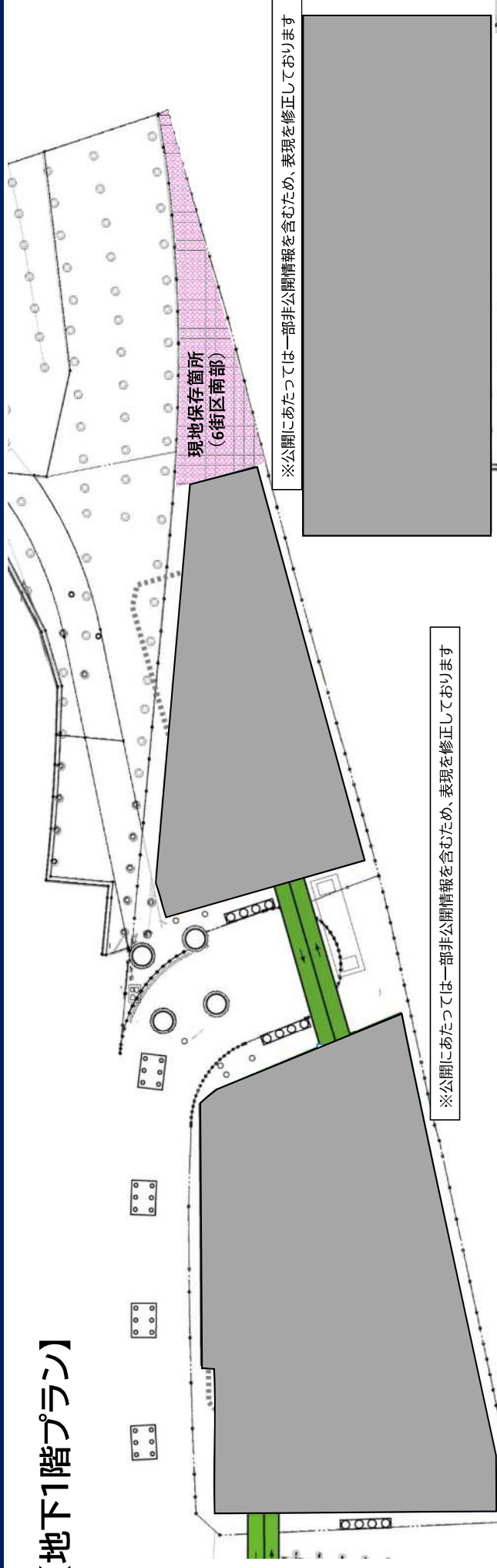
※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております



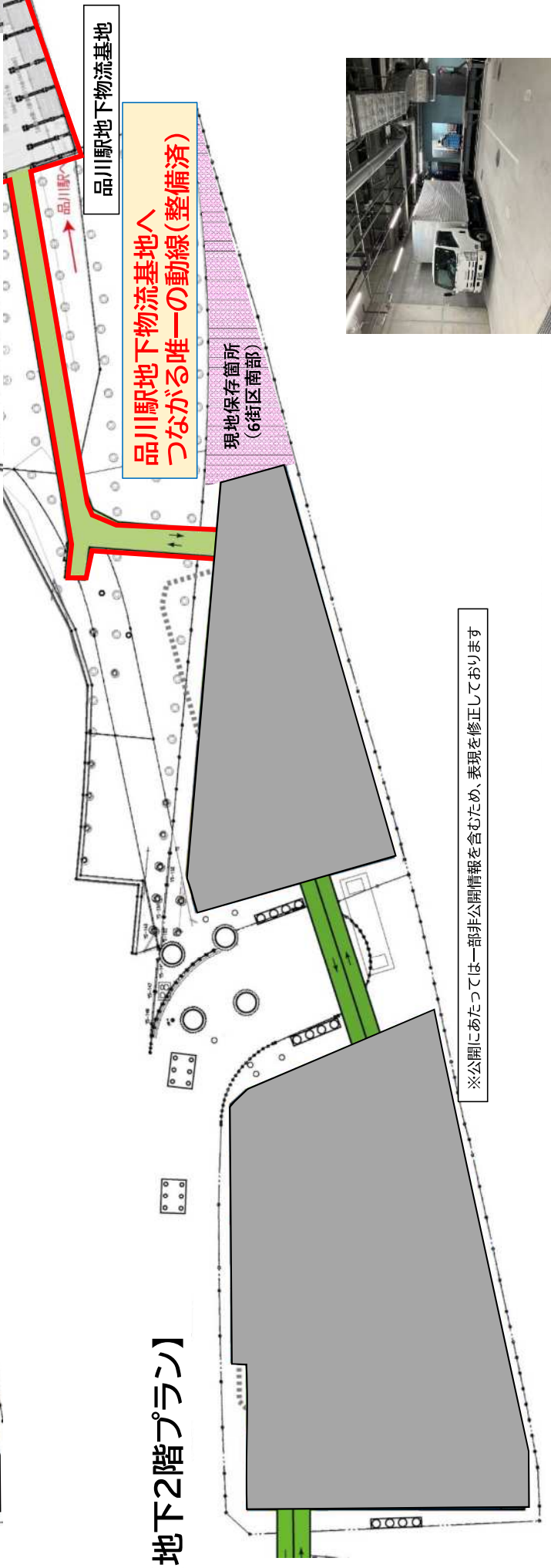
「品川駅北周辺地区まちづくりガイド2021」より

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

【地下1階プラン】



【地下2階プラン】



開業

(2025.3.27)

計画中

供用開始

(2025.3.13)

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

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

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

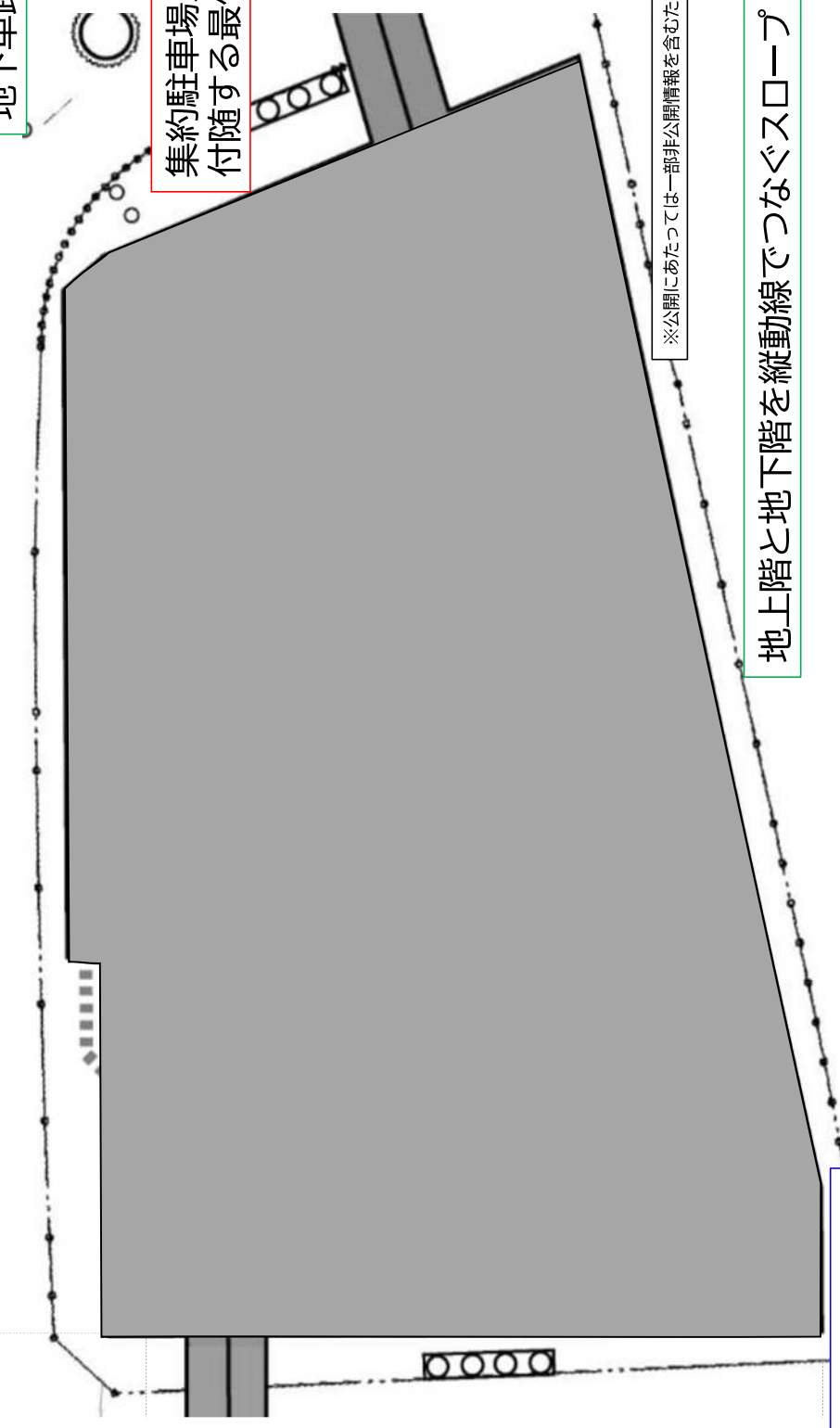
5街区地下1階平面図

建物内の上下フロアを繋ぐエネルギー施設

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

まち全体を繋ぐ
地下車路ネットワーク

集約駐車場及びそれに
付随する最低限必要な機能



地上階と地下階を縦動線でつなぐスロープ

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

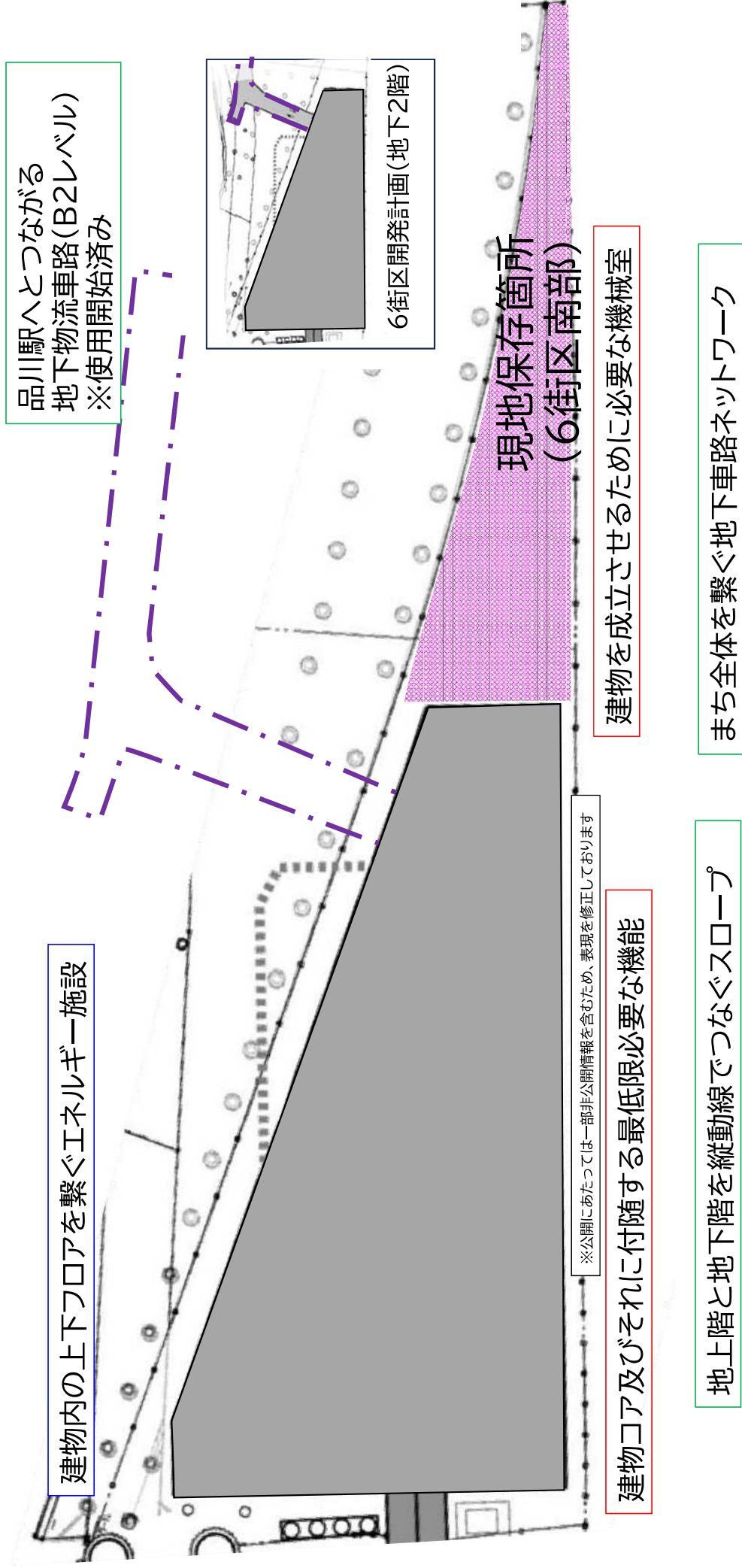
地上へつながる水素関連施設

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

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

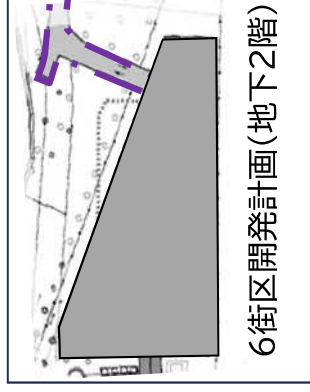
※事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

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



品川駅へつながる
地下物流車路(B2レベル)
※使用開始済み

建物内の上下フロアを繋ぐエネルギー施設



6街区開発計画(地下2階)

現地保存箇所
(6街区南部)

建物を成立させるために必要な機械室

建物コア及びそれに付随する最低限必要な機能

まち全体を繋ぐ地下車路ネットワーク

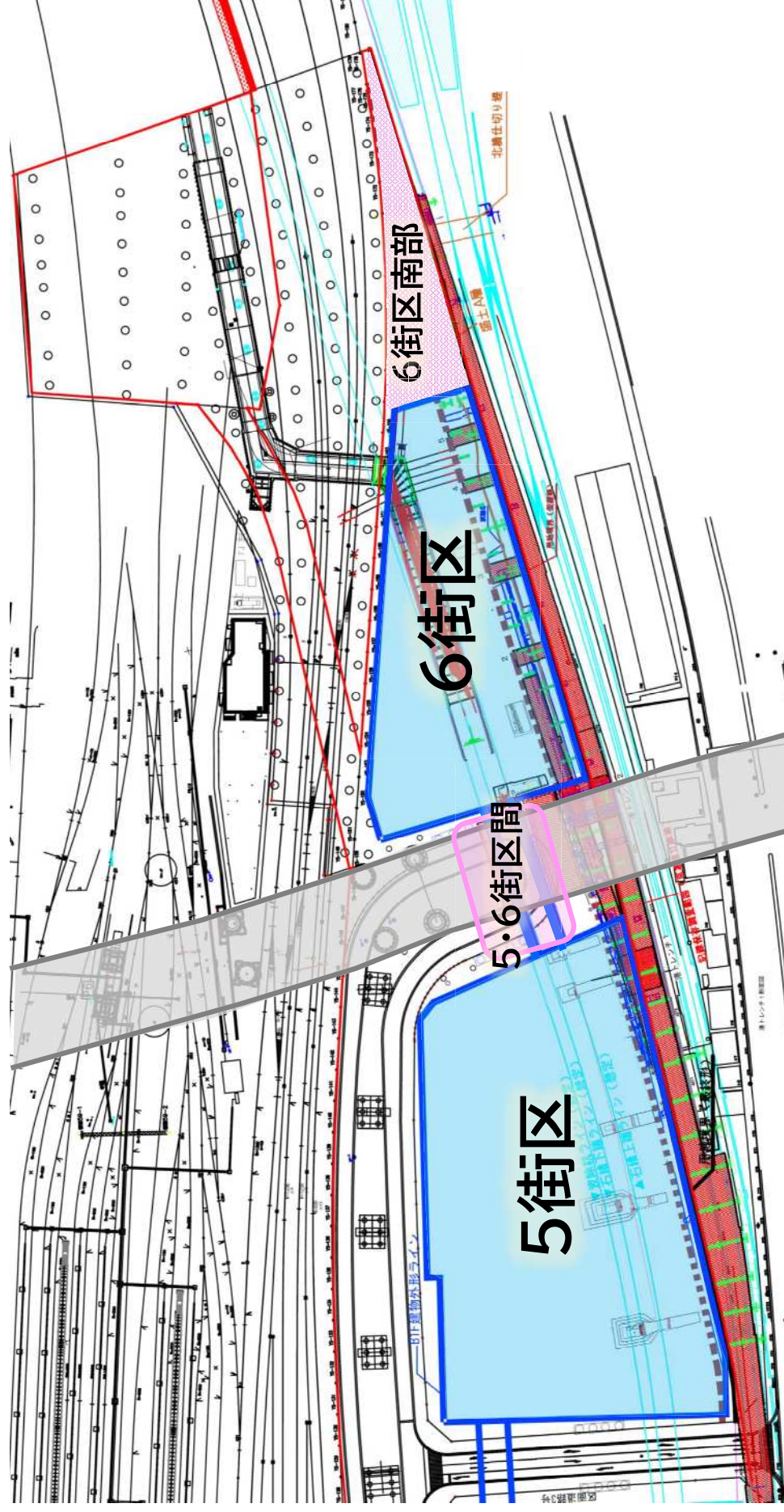
地上階と地下階を縦動線でつなぐスロープ

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

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

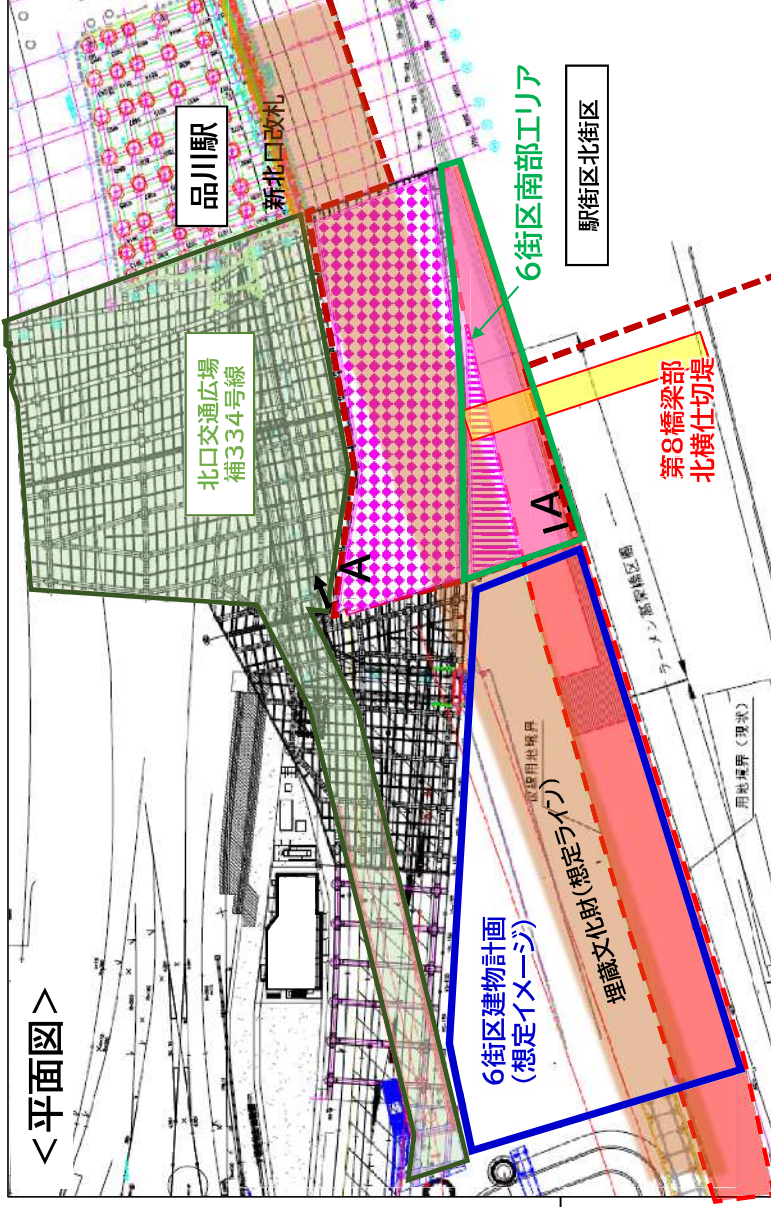
※事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

5・6街区エリアにおける計画見直しを含めた現地保存の検討



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

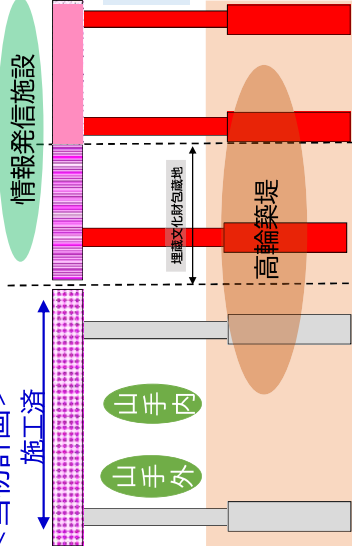
6街区南部の第8橋梁部北横仕切堤を含む範囲の現地保存(約115m)



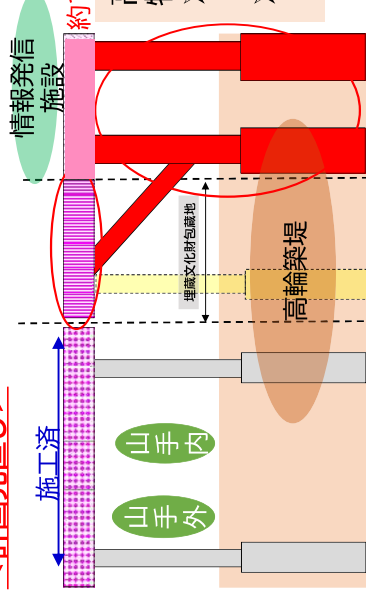
見直し①

○デッキ部断面イメージ(A-A断面)

<当初計画>



<計画見直し>



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

- 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】



北横仕切堤に支障がないよう杭を平面的に回避するよう計画見直し

- 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



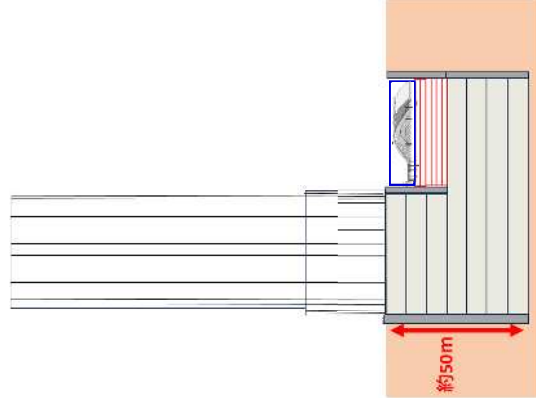
今後の計画において掘削は行わない

<高輪築堤の現地保存における建物の計画見直し検討パターンの考え方>

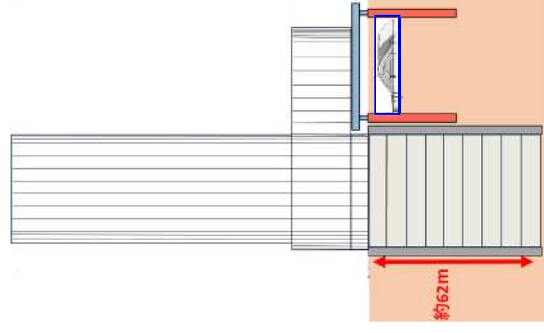
開発計画と現地保存の物理的な両立の検討パターン

以下の3つの方法で検討を実施した

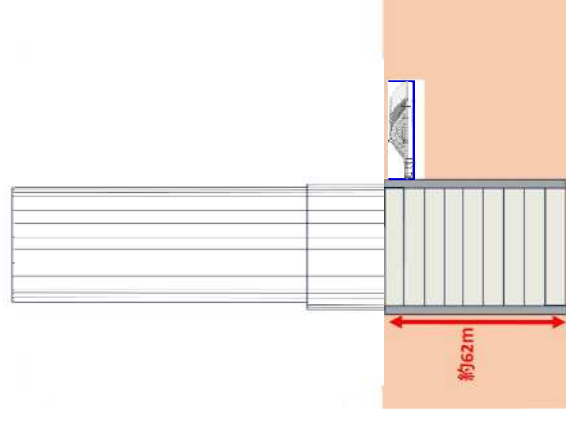
A案 築堤を受け替えて現地保存



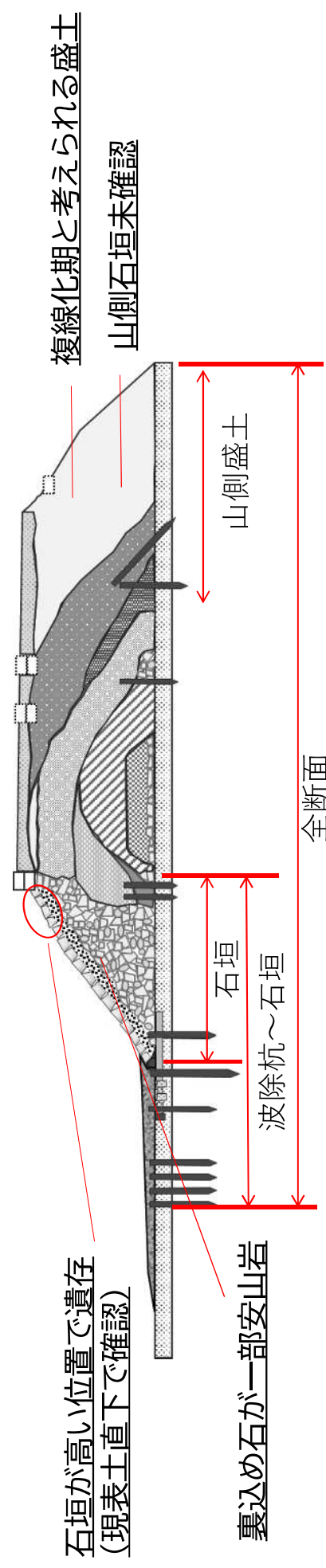
B案 築堤を跨いで現地保存



C案 築堤を避けて現地保存



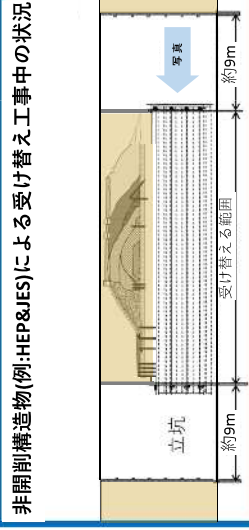
築堤の現地保存のアプローチ(高輪築堤の断面の確認 2025.3.5委員見解文書より)



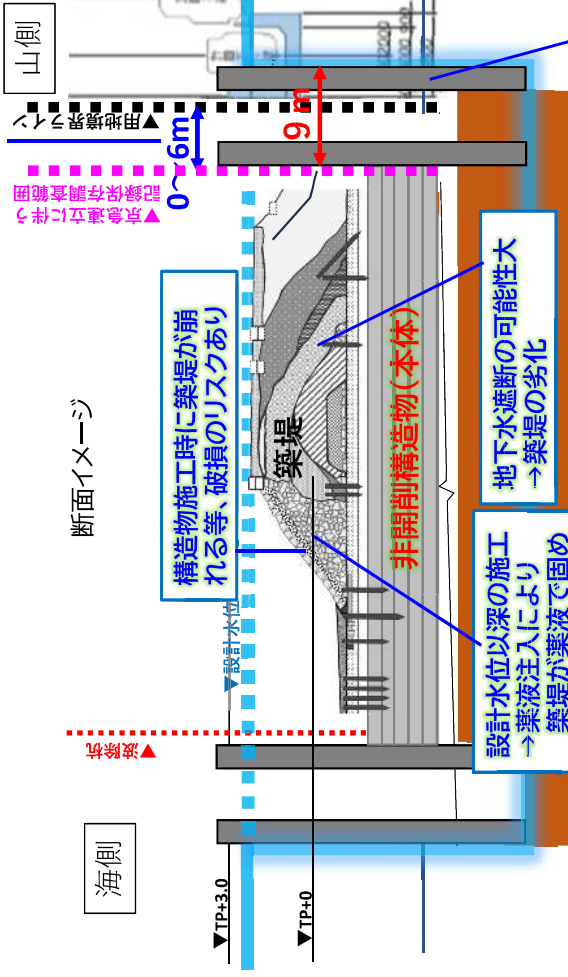
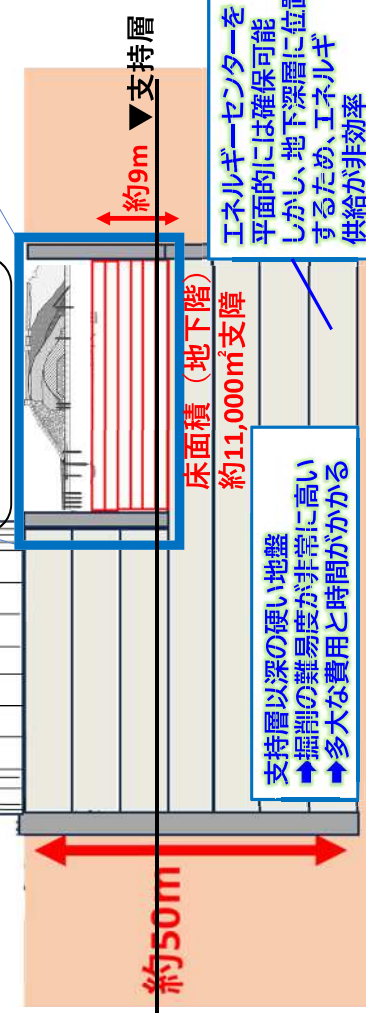
A案:
立坑を設けて、非開削にて構造物を構築して
築堤を受け替える
→150m延長の立坑を設ける



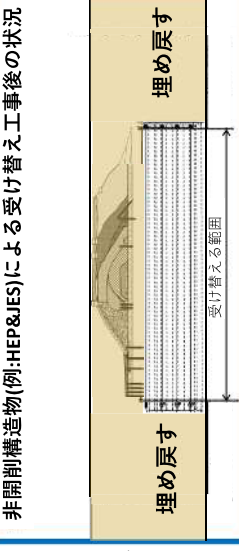
※非開削構造物の例
線路下をHEP&JES工法で施工した場合



建物収益床減



設計水位以深の施工
→薬液注入により
築堤が薬液で固め
られてしまう

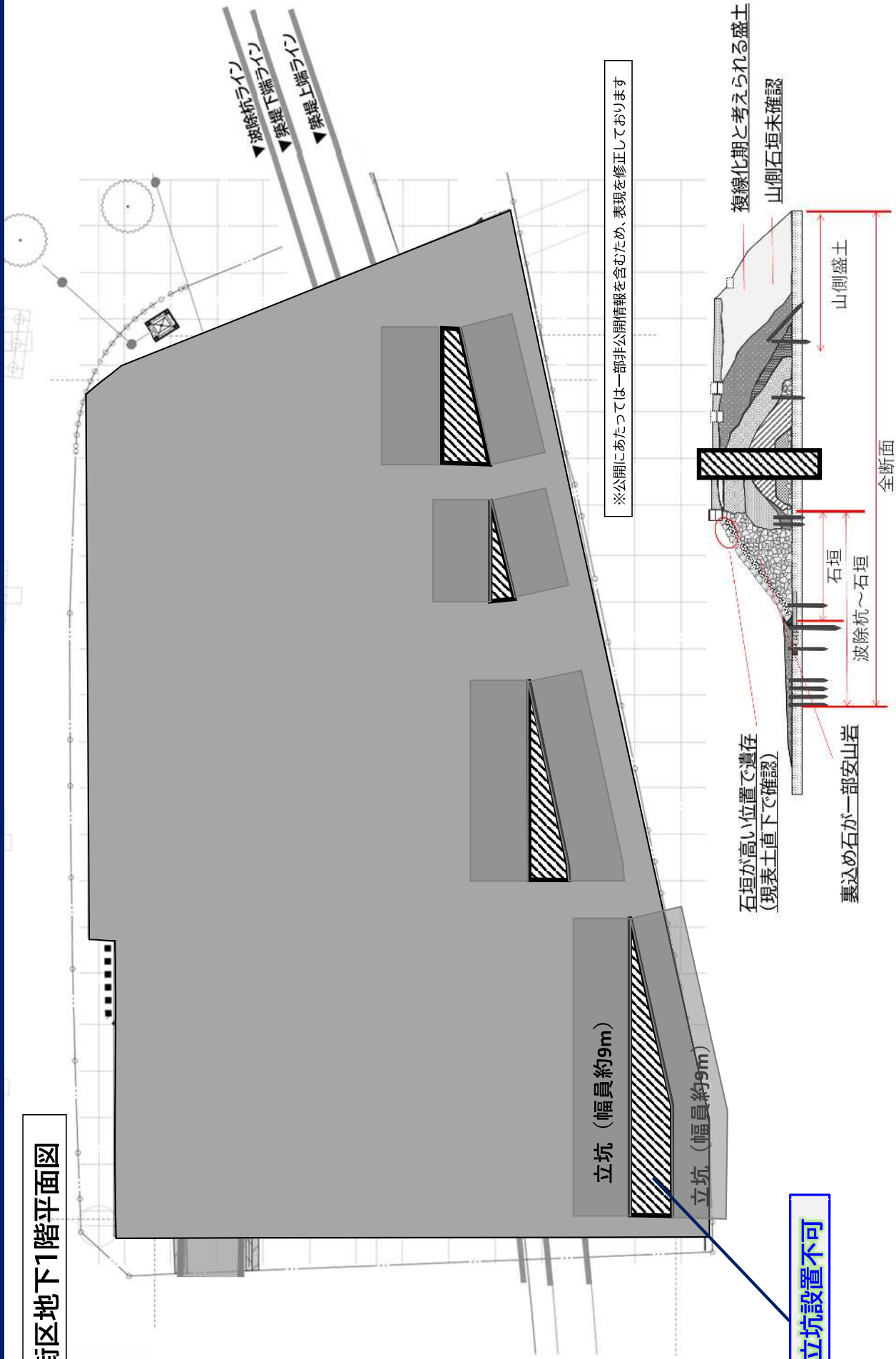



■主な課題

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

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

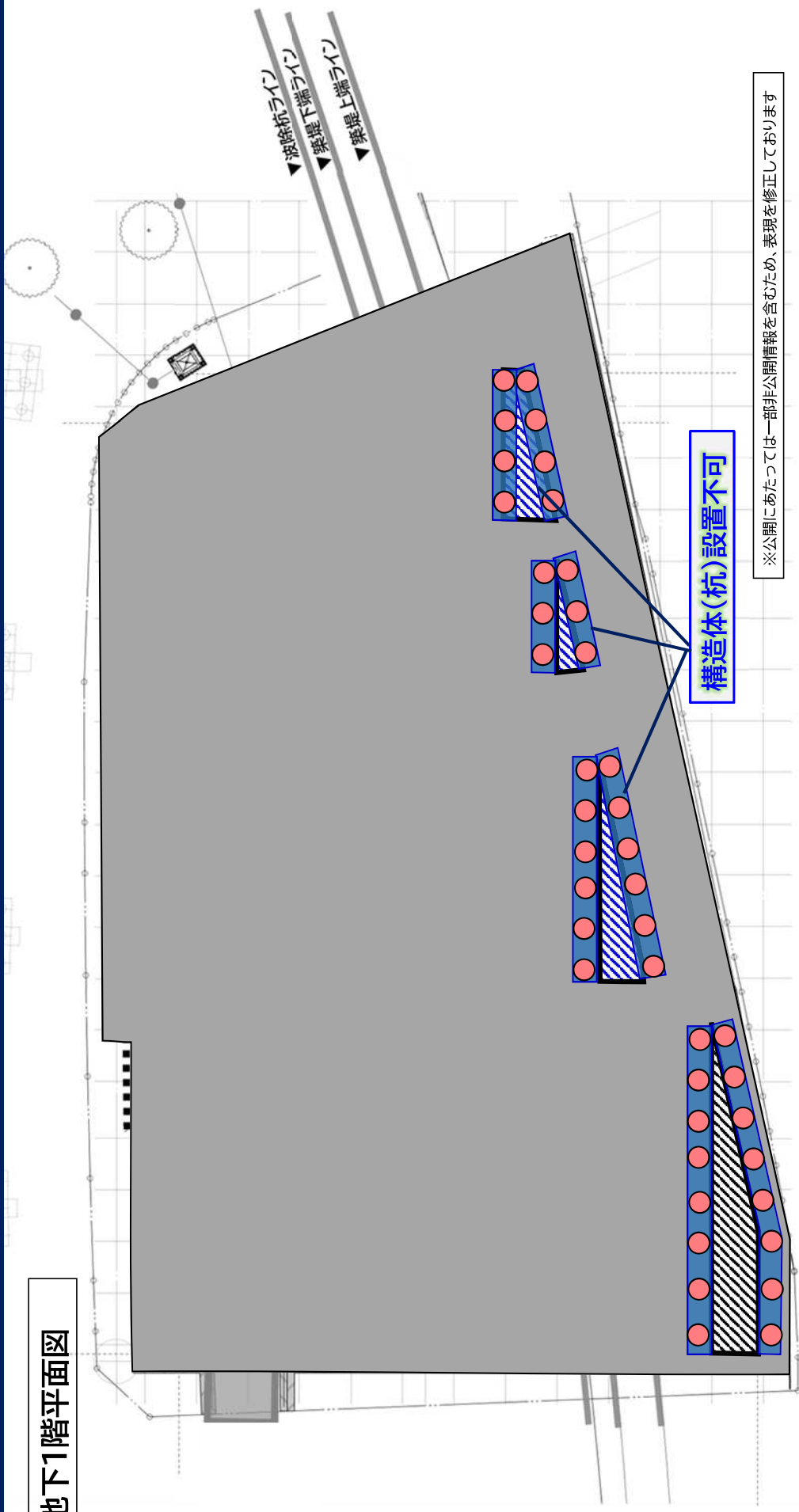
5街区地下1階平面図



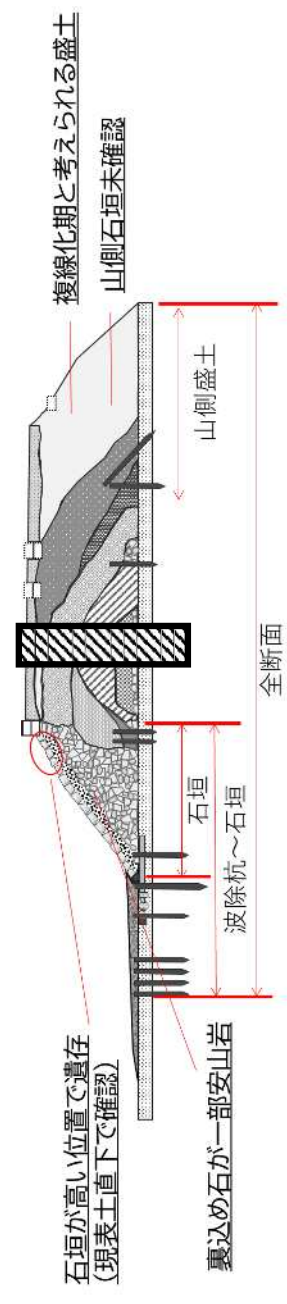
 の箇所(山側の一部)については、現地保存の可能性あり

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


5街区地下1階平面図



※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております



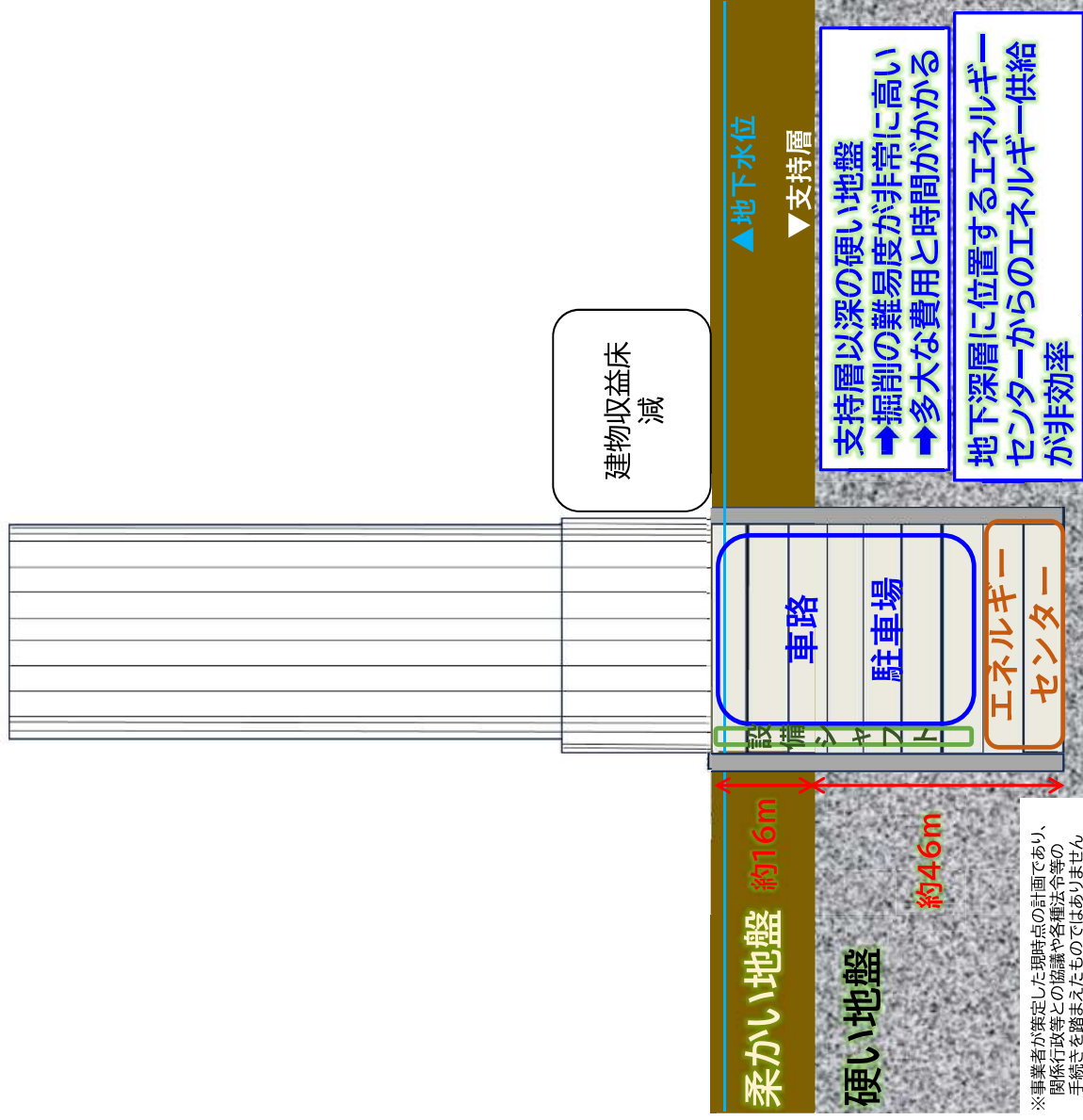
※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

 の箇所(山側の一部)については、現地保存の可能性あり

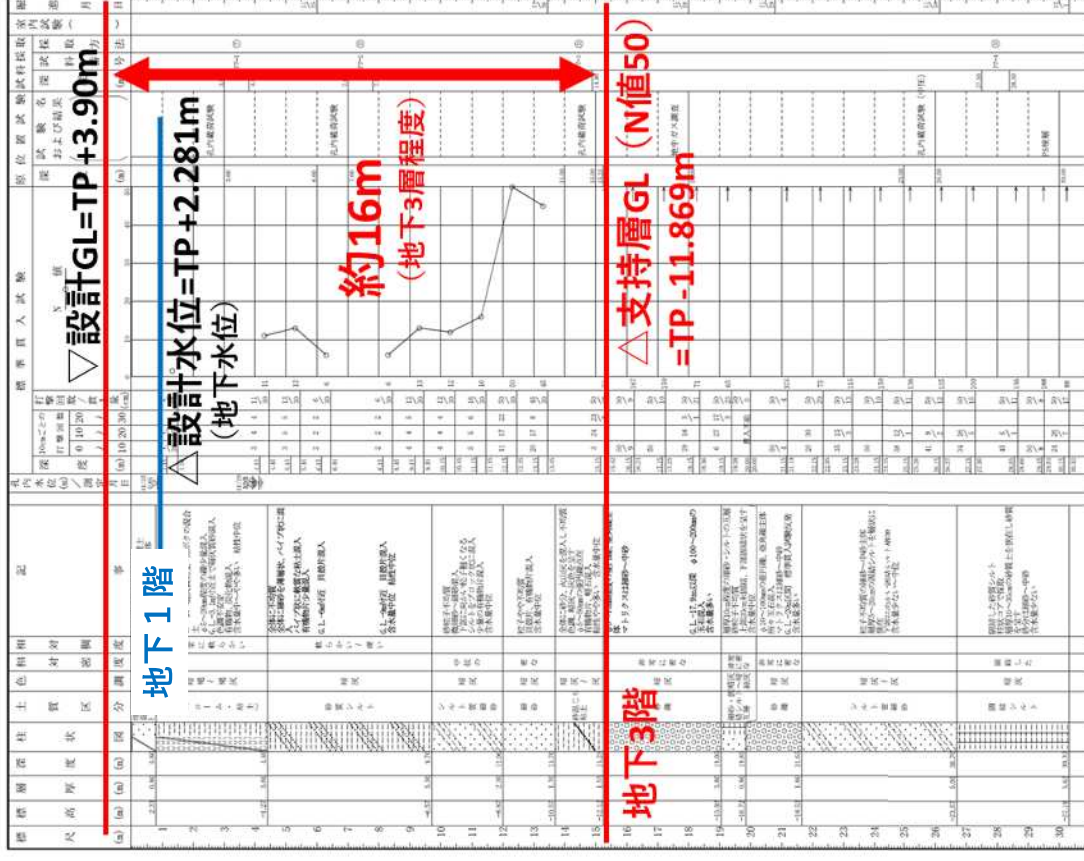
ただし、跨ぐ構造とする際、建物の成立性等、多くの課題があるため、設計等詳細検討が必要

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

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております



※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街区付近地質柱状図

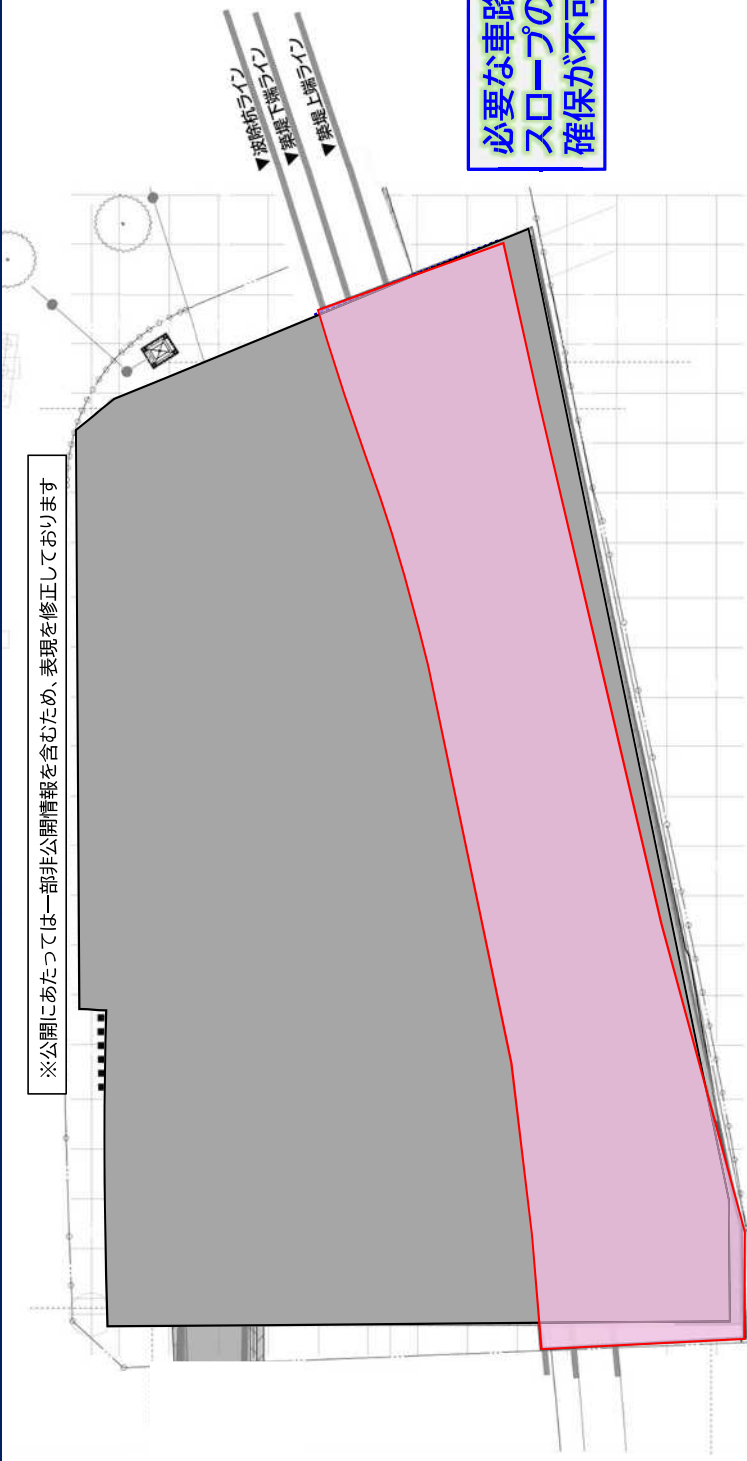
■主な課題

・建物収益床の減: 築堤上部の1～5階設置不可(▲16,000㎡)

5街区
地下1階平面図

(参考)C案立面図
築堤を避けて現地保存

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております



必要な車路スロープの確保が不可

建物内の上下フロアをつなぐエネルギー施設が設置不可

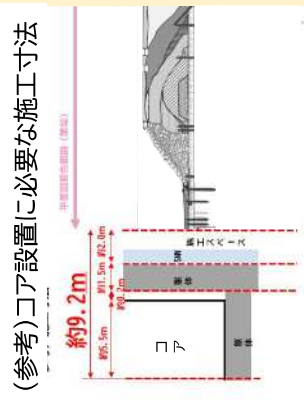
必要な車路スロープの確保が不可

車寄せが設置不可

機械式駐車場が設置不可

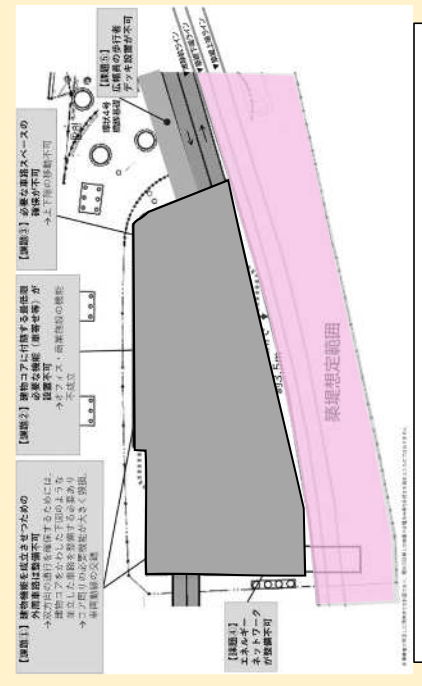
車路が設置不可

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



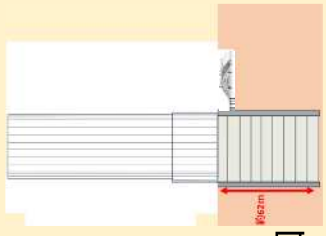
(参考)コア設置に必要な施工寸法

- 1～6街区・品川駅の車路ネットワークの確保不可

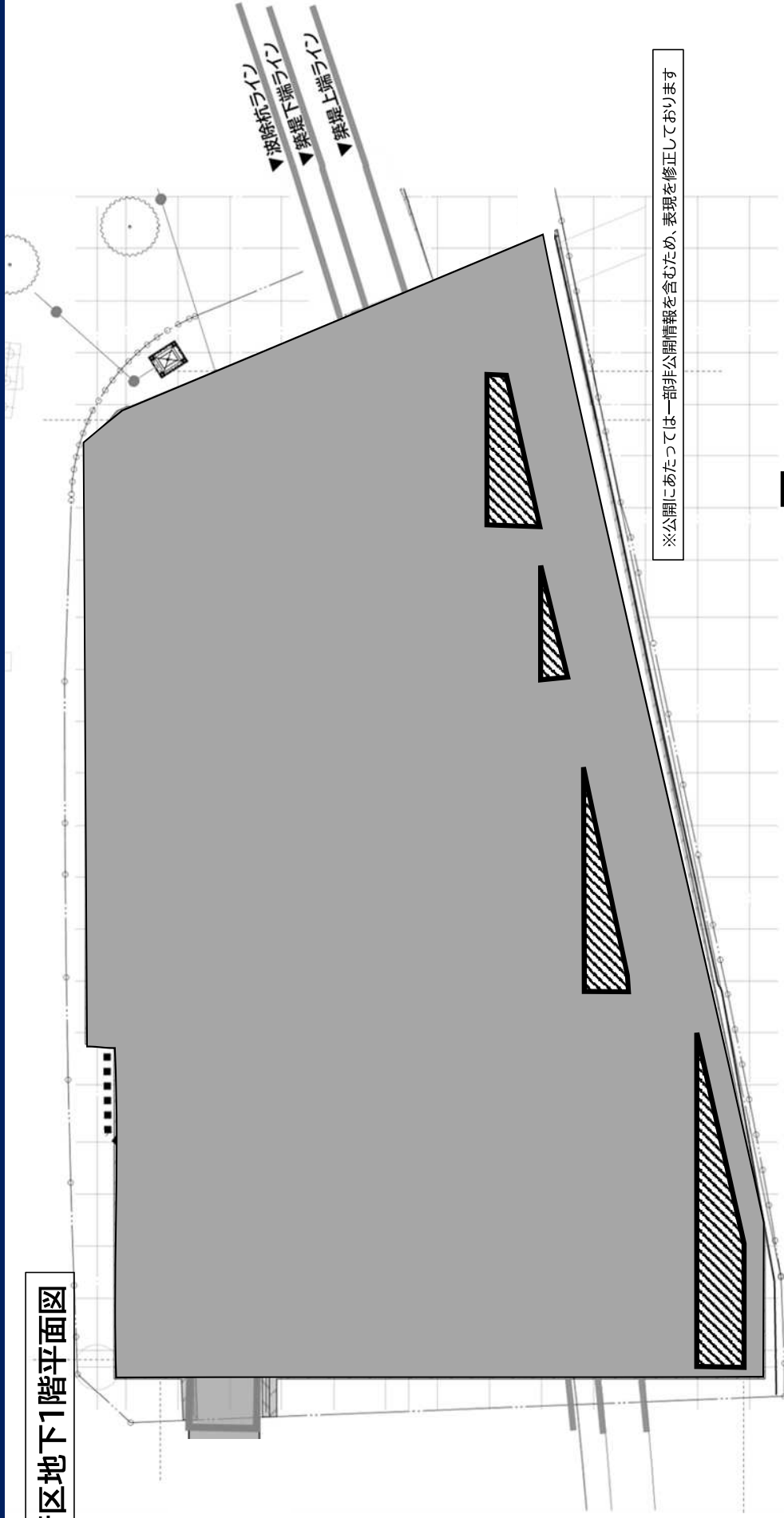


※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

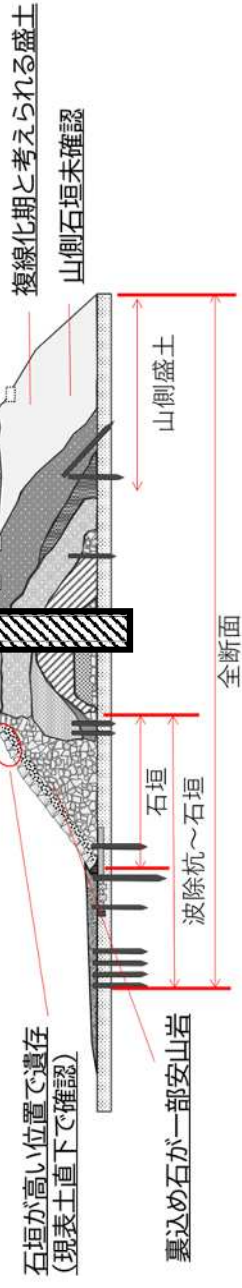
- 必要な機能・スペースを確保するための大規模掘削
- ・機械式駐車場設置不可
→ 地下9階までに代替駐車場等を確保
- ・支持層以下での特殊な構造・施工 (約1,000億円規模の工事費増加と想定)
- ・エネルギー施設が地下深層(地下8・9階)での設置となる
→ エネルギー供給が非効率



5街区地下1階平面図



※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております



建物に囲まれた現地保存箇所の築堤への影響、及び施工可能性については要検討

の箇所(山側の一部)については、現地保存の可能性あり

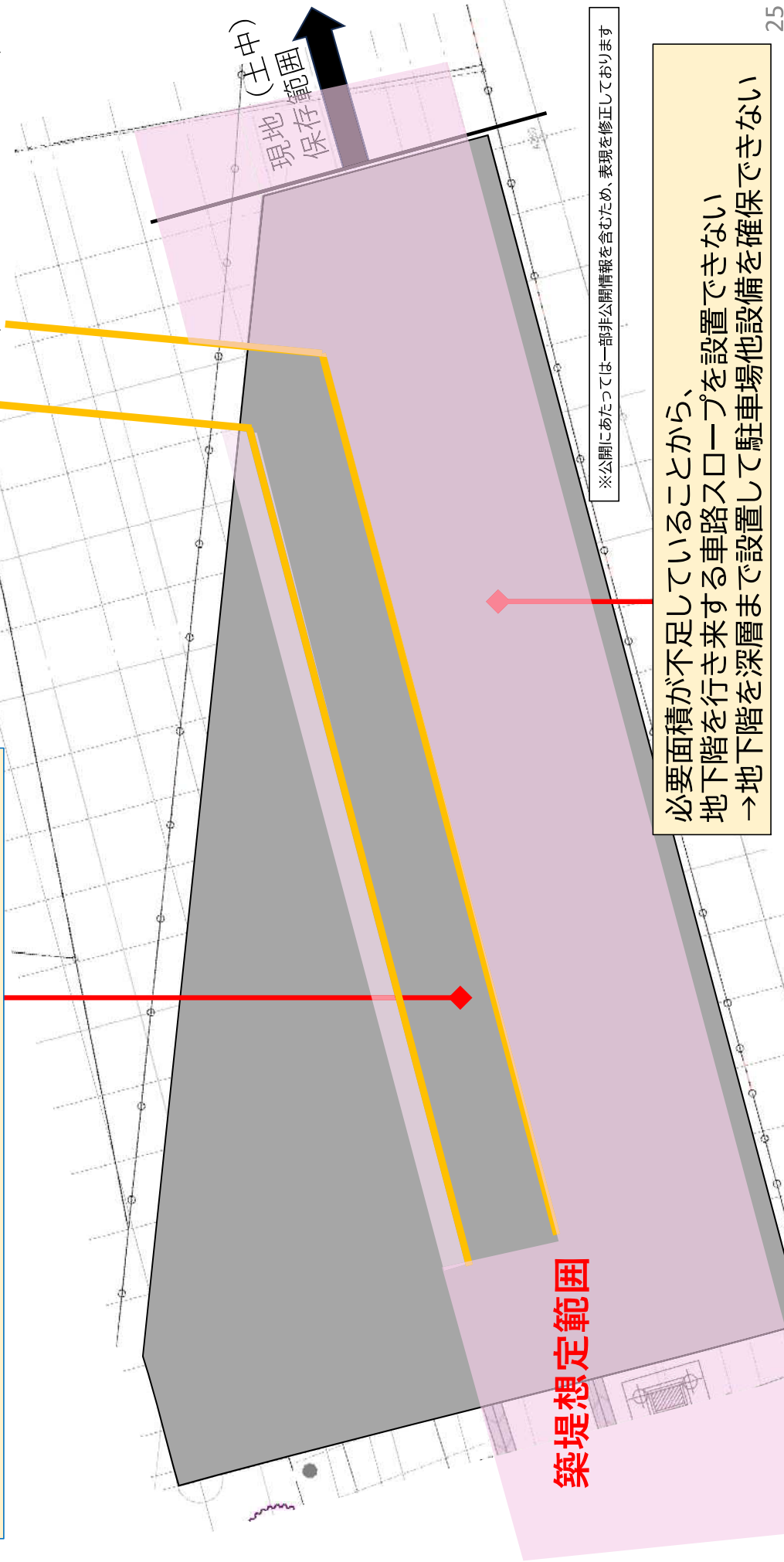
ただし、建物の成立性等、多くの課題があるため、設計等詳細検討が必要

6街区地下1階平面図

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

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

既設地下車路
(記録保存調査済)



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

※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



環状4号線下立体イメージ

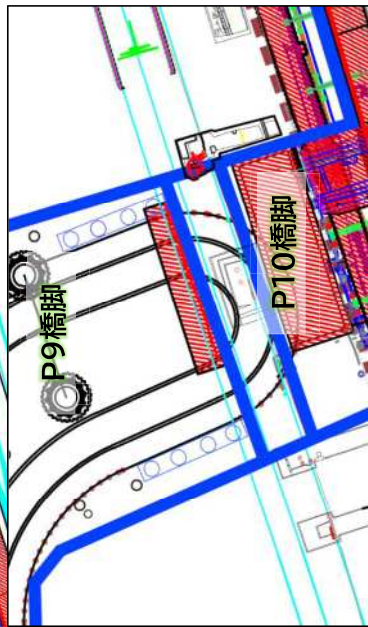


※P10橋脚付近からP9橋脚側を見た図
「品川駅北側周辺地区まちづくりガイドライン2021」より



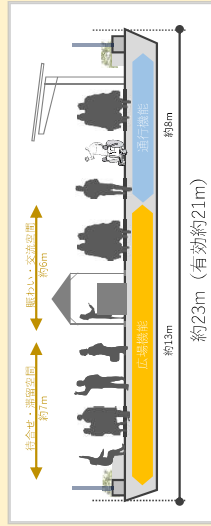
■新設構造物

- ①街区間デッキ
 - ②地下車路
 - ③設備洞道
- ※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より長大プラン
- ※中間橋脚は設置しない



デッキ上イメージ(幅員は3～4街区)

※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)

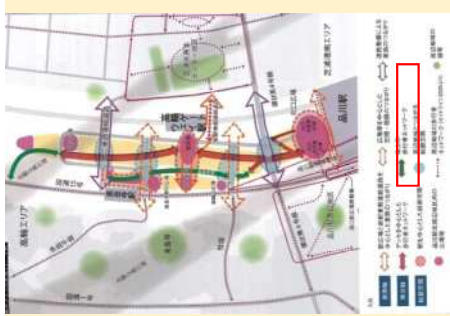
- ・脱炭素社会実現に向けたエネルギー・マネジメントの構築
- ・地下車路直下に設置

■環状4号線下の特徴

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



(参考)3～4街区間デッキ

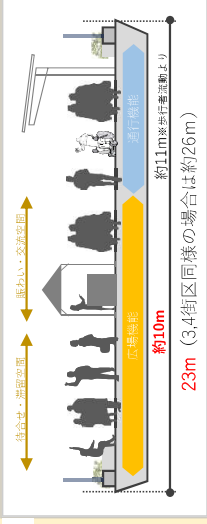


デッキを中心とした歩行者ネットワーク
※「品川駅北側周辺地区まちづくりガイドライン2021」より

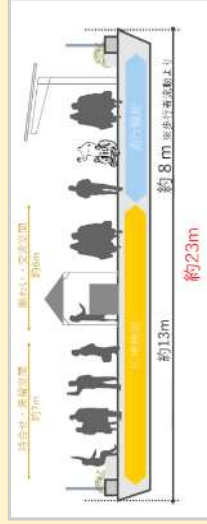
■ 現地の特徴及び課題：

- 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の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

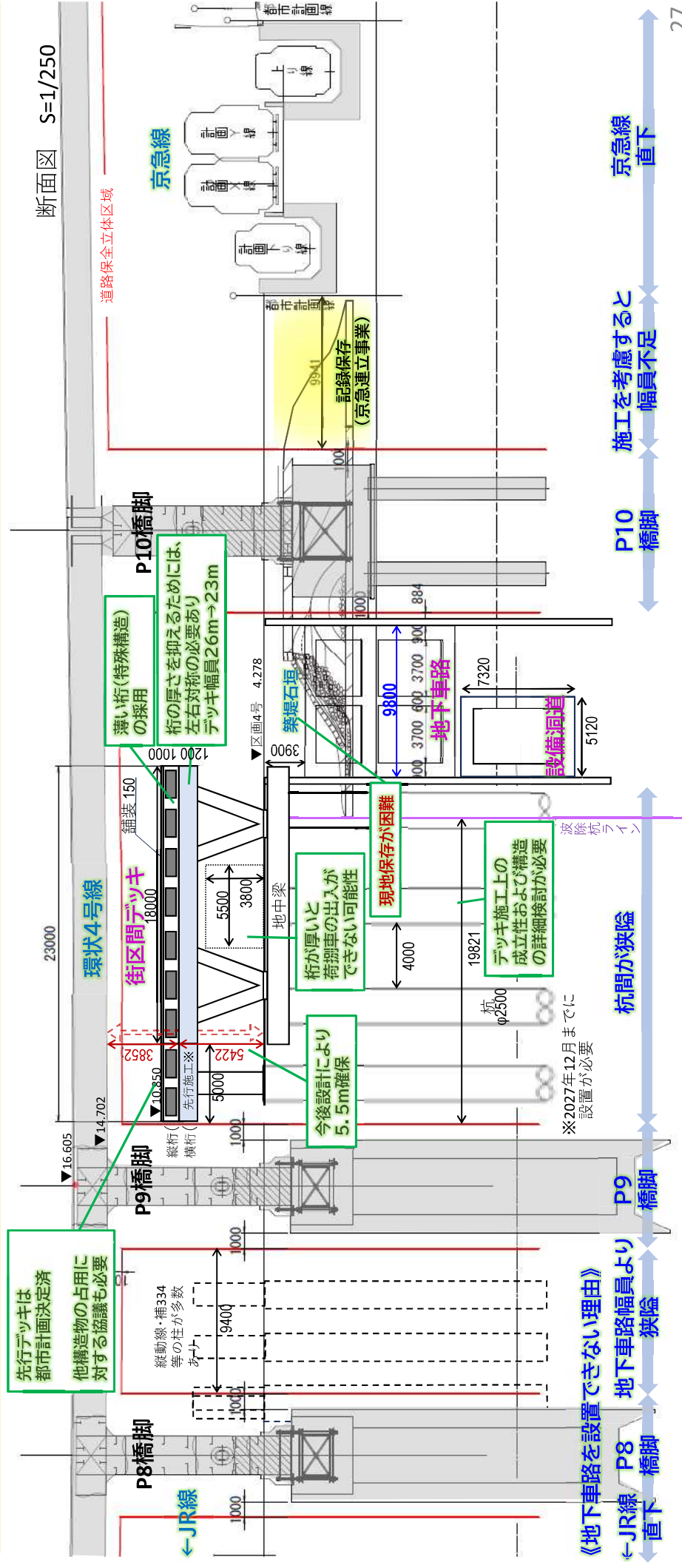


【参考】3・4街区間デッキ
(※都市計画提案協議資料より)



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



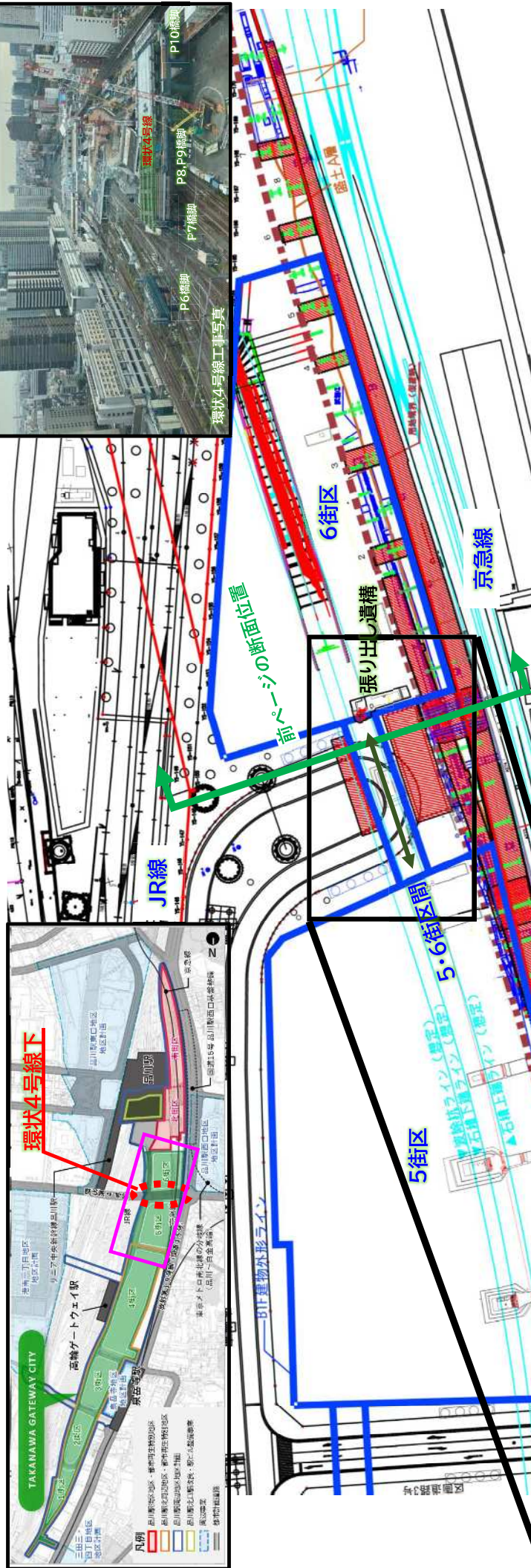
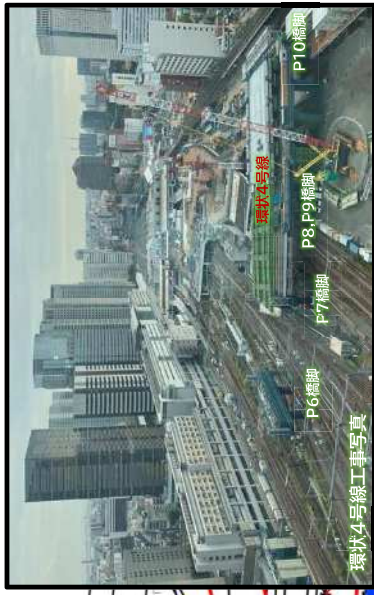
断面図 S=1/250

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

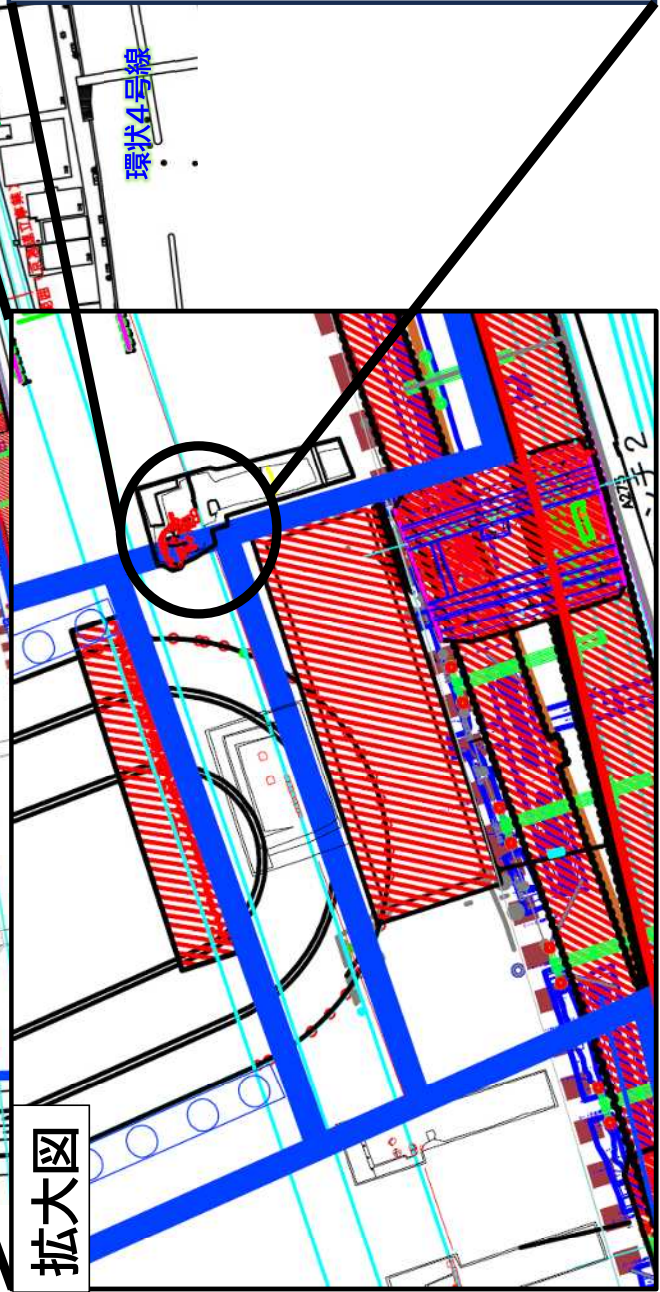
※2027年12月までに
設置が必要

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

地下車路及び建物の位置との関係性から、張り出し遺構の現地保存は不可



拡大図



張り出し遺構



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