

第 57 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【全体会】

日時：2025 年 7 月 2 日（水）

全体会・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)5・6 街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について (2) 【資料 1】

(3)品川駅周辺における上位計画等について 【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。

5・6 街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について (2)

本文書は、2025 年 6 月 4 日の第 56 回高輪築堤調査・保存等検討委員会において協議した方針に基づき、5・6 街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置の基本的考え方について、高輪築堤調査・保存等検討委員会委員の見解をとりまとめたものである。

1. 第 56 回高輪築堤調査・保存等検討委員会で協議した方針

第 56 回高輪築堤調査・保存等検討委員会では以下の 2 点を協議した。

- ①文化財的価値の評価については、「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)」及び「5・6 街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について」において示した委員見解を出発点とすることが確認された。
- ②保護措置については、開発計画をゼロベースすなわち白紙にして現地保存を検討することを協議の出発点とすることを示した。

2. 文化財的価値について

文化財的価値の評価について、これまでの委員見解をまとめると以下ようになる。

- ①高輪築堤跡の遺構は日本の近代化土木遺産を代表する遺跡として、わが国の近代史、鉄道史、土木史、産業史上重要な位置を占めている。また、東京や高輪の地域史を考える上でも貴重な遺跡である。
- ②国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に指定された、2 街区の築堤部及び 3 街区の第 7 橋梁橋台部・築堤部と一連のものであり、国指定史跡にふさわしい文化財的価値を有していると評価できる。
- ③高輪築堤跡の文化財的価値の判断基準は、「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」という観点に基づいている。
- ④5・6 街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4 街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。高輪築堤跡の構造の多様性は構築方法の違いや構築時の工区を示すものである。また、第 8 橋梁及びそれともなう南北横仕切堤が含まれ、旧品川停車場につながる部分にあたる点も重要である。
- ⑤ 6 街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、4 街区で検出された信号機跡と類

似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。

3. 保護措置について

保護措置についての基本的考え方は、以下のとおりである。

- ①保護措置は上記のような文化財的価値の評価に基づいて判断する。とくに、高輪築堤跡全体が「希少性」の高い遺構であり、その中でも信号機跡はきわめて「希少性」が高い。高輪築堤跡の遺構は「連続性」を有し、「遺存度」はきわめて良好である。鉄道開業時から複線化、3線化さらに周辺の埋め立てを経て現在に至る、日本の鉄道発展の「歴史的重層性」がうかがわれるという評価を前提とする。
- ②1～4街区の保護措置については、3街区第7橋梁橋台部約20mとそれにつながる南北の築堤部各約30m、合わせて約80m、及び4街区の信号機跡を含む築堤跡の可能な限り長い区間の遺構を「現地保存」することを要望した。残念ながら後者は実現できず、信号機跡を含む築堤跡約30mを「移築保存」することになった。すなわち、1～4街区で「現地保存」された築堤部は、第7橋梁橋台部につながる南北約30mずつ、2街区の公園部分の約40mであり、高輪築堤の海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部の遺構が「現地保存」されたとは言い難い。
- ③保護措置は「現地保存」「移築保存」「記録保存」に分かれるが、遺跡の価値は「現地保存」によって維持されるものである。「移築保存」「記録保存」の際に発掘調査が行われるが、考古学では発掘調査は遺跡を破壊する行為の一種とされている。埋蔵文化財行政では、原則として遺跡を現状のまま後世に保存する「現地保存」の措置をとり、やむを得ずそうした措置をとることができない場合、発掘調査等によって埋蔵文化財の記録を作成する「記録保存」が行われる。したがって、保護措置についての協議は、遺跡の全面的な「現地保存」を検討することを出発点とする。
- ④2025年4月9日の第54回高輪築堤調査・保存等検討委員会に提出されたJR見解には「まちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立へ向けて」という文言があるが、ここでいう「両立」とはどのようなあり方を示すものなのか、委員と見解を共有する必要がある。

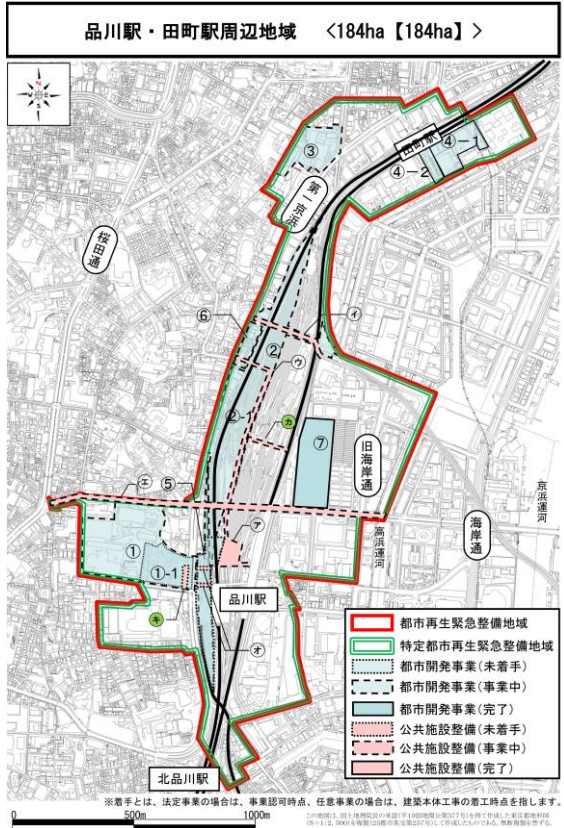
以上のような5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置の基本的考え方を、今後の協議の方針として提示する。

品川駅周辺における上位計画等について

2025年7月2日(水)
東京科学大学名誉教授 中井検裕

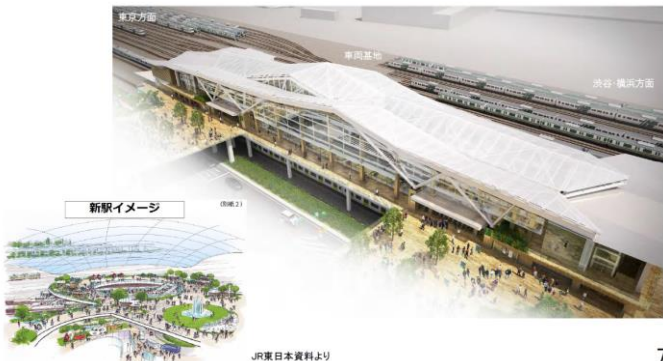
2007年ガイドライン以降の動き

- ・2008年 東海道新幹線全列車が品川駅停車
- ・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
- ・2011年 アジアヘッドクォーター特区(内閣府)
- ・2012年1月 特定都市再生緊急整備地域に指定(内閣府)



出典: 地方創生2.OHP
川口駅周辺地域 都市再生の状況 1. 地域の概要・川口市は、東京に隣接し、もともと鍾物業等の産業都市として発展してきた都

- ・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(高輪ゲートウェイ駅)構想公表



JR東日本資料より

・ 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（東京都）

・品川駅・田町駅周辺地域の将来イメージ

本ガイドラインでは、地域の特性を考慮し、各地区別の将来イメージを次のように設定する。

◎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

○田町駅西口地区（多様な機能が集積する新拠点）
 ・居住・業務・商業・教育・文化などの多様な機能が集積する複合市街地

○東西交流軸（環状4号線沿道）
 ・地域内外との、ビジネス、観光等の多様な交流を促進させる架け橋
 ・緑と水辺をつなぎ、景観との調和に配慮した、沿道空間

○南北交流軸（国道15号沿道）
 ・風格ある沿道空間を備えた、21世紀の東海道
 ・災害時に地域内外を支える緊急輸送路

○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・文化や崖線の緑をいかした、国際性の高い交流と居住の場

◎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）
 ・規模をい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

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

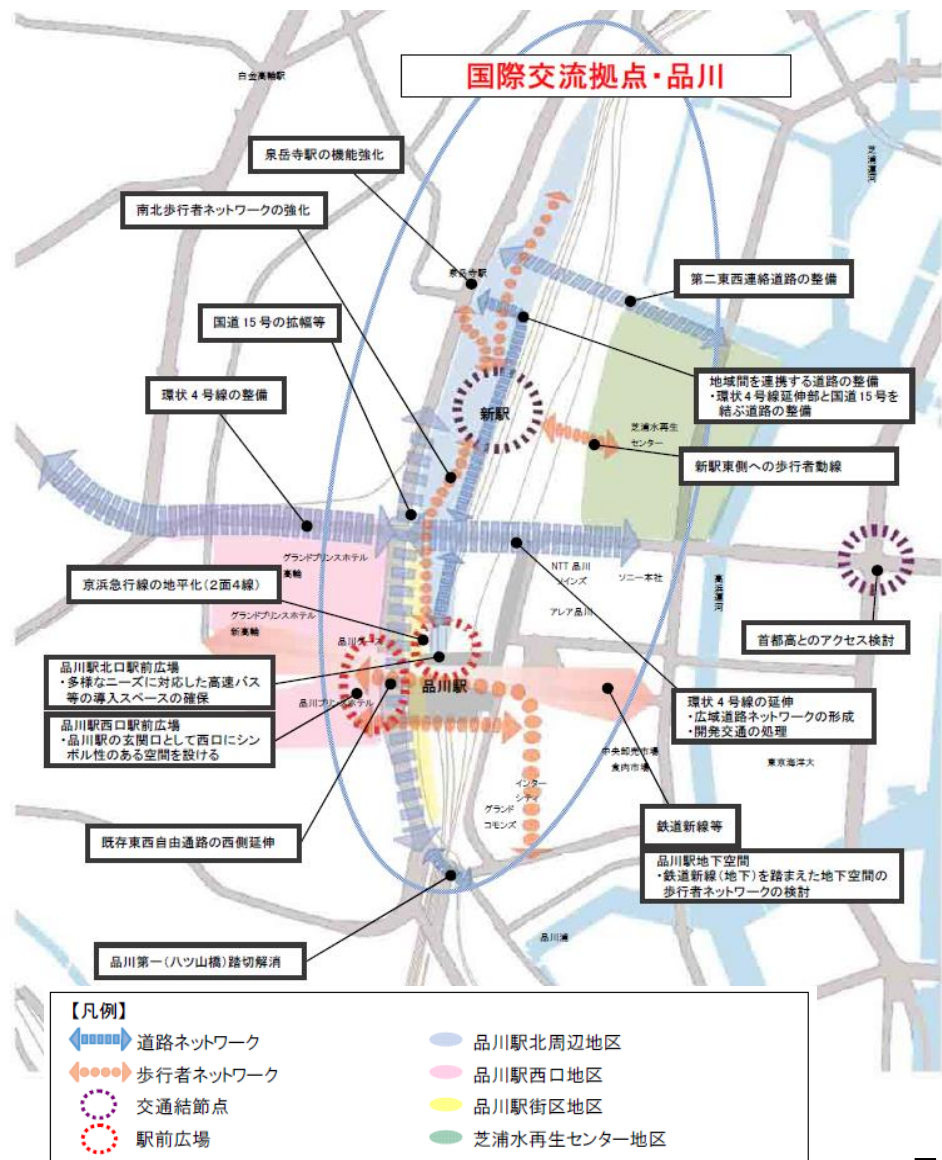
○田町駅東口北地区（環境と共生した魅力的な複合市街地）
 ・緑豊かな空間の創出、地域コミュニティの実現、都市の活力・活性化に資する複合拠点の形成

○田町駅東口地区（親密さと魅力のある複合市街地）
 ・就業と居住と教育等の機能を備え、多様な都市的活動が展開する、親密さと魅力のある複合市街地

○芝浦水再生センター地区（次代を担う環境を形成）
 ・複合市街地と一体となったオープンスペースによる、潤いと安らぎの場
 ・地域の環境に貢献する再生可能エネルギーを創出する場

○品川浦・旧東海道地区（水辺をいかした複合市街地）
 ・旧東海道宿場町の伝統・文化や、「品川浦」の貴重な水辺資源をいかした複合市街地

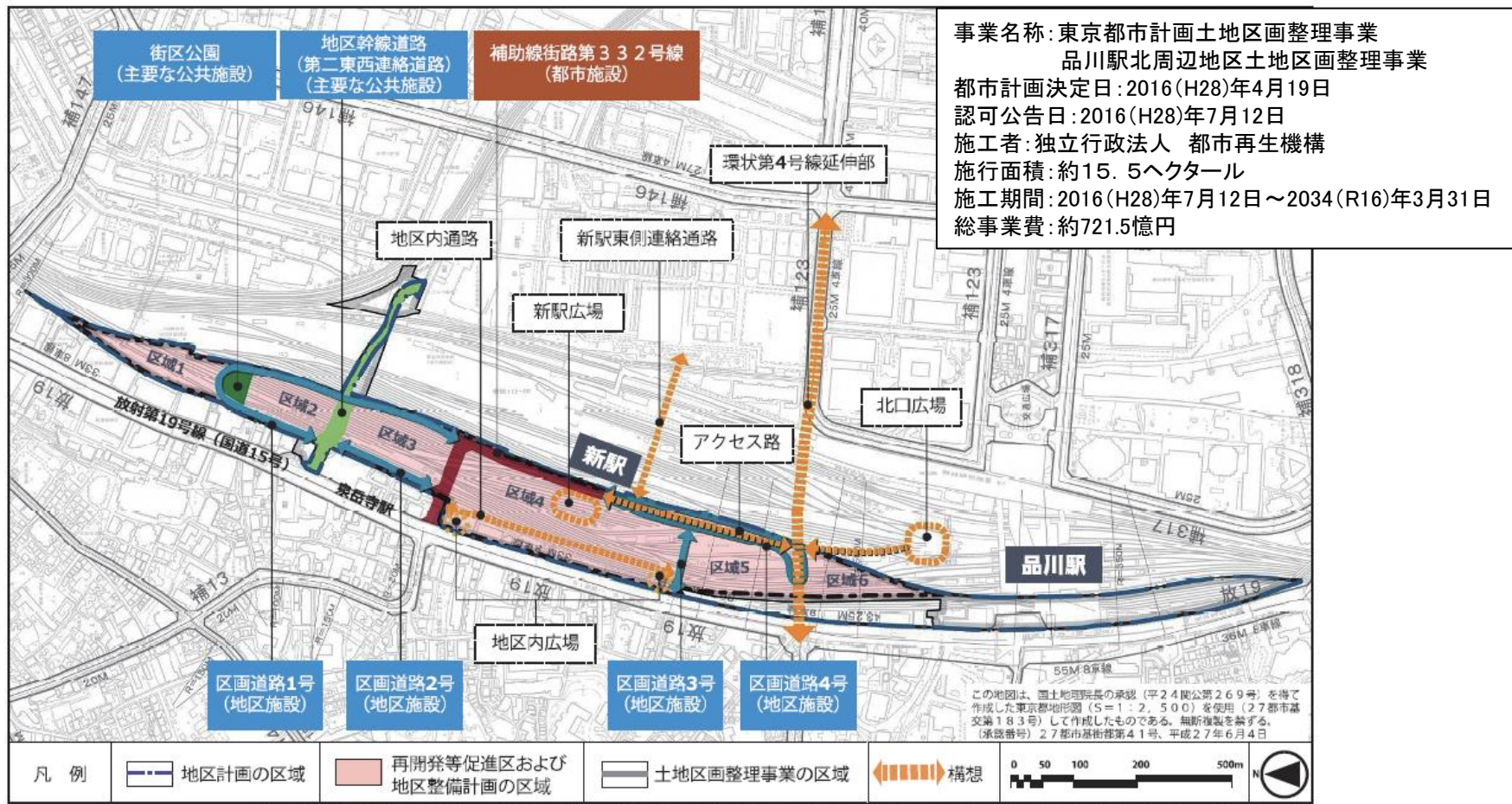
○水辺の交流軸（運河周辺）
 ・水と緑、風を感じられる、質の高い回遊空間



出典：品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014

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）（内閣総理大臣認定）
- ・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（国交省）



※出典：国家戦略特別区域会議 東京圏国家戦略特別区域会議 第6回東京都市再生分科会（平成27年8月31日開催）資料4 都市計画（案）品川駅周辺

- ・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
- ・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

品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン(2017年3月)

「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014（東京都策定）を踏まえ、品川駅北周辺地区のまちづくりを一層具体化するため、「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン」を策定

- ・ 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

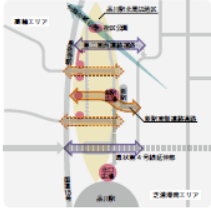
3 この街のつくりかた

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道の、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。

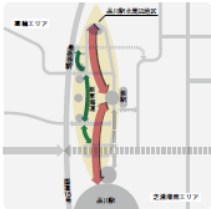
- 凡例
- 広場等
 - ⇄ 新駅広場と新駅東側連絡通路を中心とした東西のつながり
 - ⇄ 広場等を中心とした空間・視線のつながり
 - ⇄ 道路整備による東西のつながり



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新駅・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。

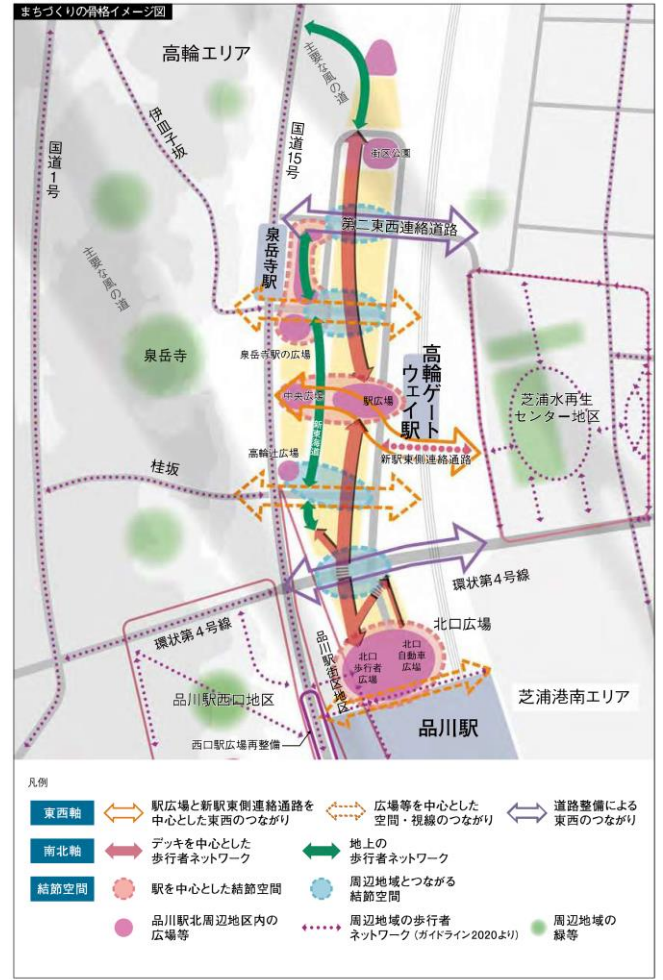
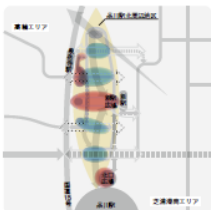
- 凡例
- ⇄ デッキを中心とした歩行者ネットワーク
 - ⇄ 地上の歩行者ネットワーク



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。

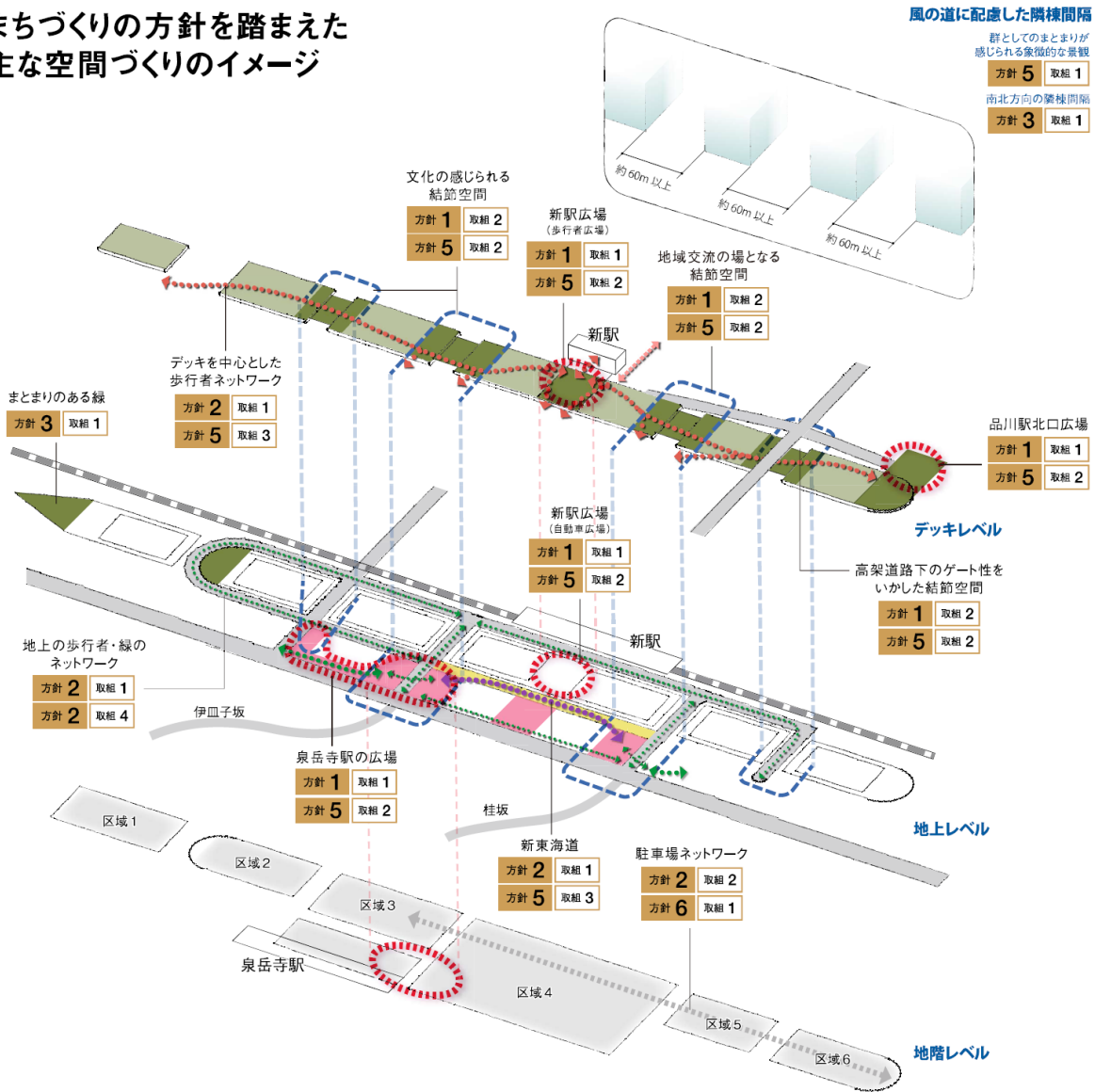
東西のつながりと南北の骨格的な軸が交差する場所において、周辺地域と街を機能的・空間的・視覚的につなぐ特徴的な結節空間をつくる。

- 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)

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



風の道に配慮した隣棟間隔
 群としてのまとまりが
 感じられる象徴的な景観
 方針 5 取組 1
 南北方向の隣棟間隔
 方針 3 取組 1

- 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
- 方針 3** 風と緑で空間をつなぐ。
 - 取組 1 風の道とまとまりのある緑
 - 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核を担う、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り組む。
 - 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り組む。
 - 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

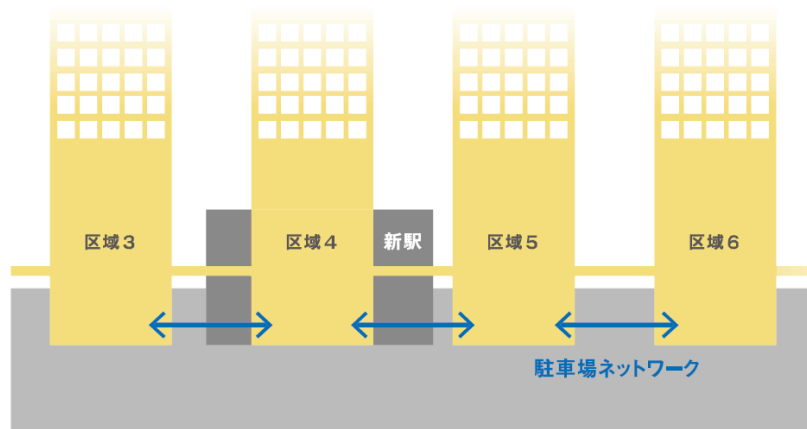
品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン(2017年3月)

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～

公共交通の利用促進に取り組み、適切な駐車場インフラをつくる。

鉄道をはじめとした公共交通・歩行者中心のまちづくりを積極的に進めるため、都市機能と公共交通とが連携したインセンティブプログラムや物流及び駐車場のマネジメント、効率的な地下レベルの駐車場のネットワークを検討するとともに、附置義務駐車台数の適正化を視野に入れた港区低炭素まちづくり計画に基づく集約駐車施設の位置や規模を検討する。

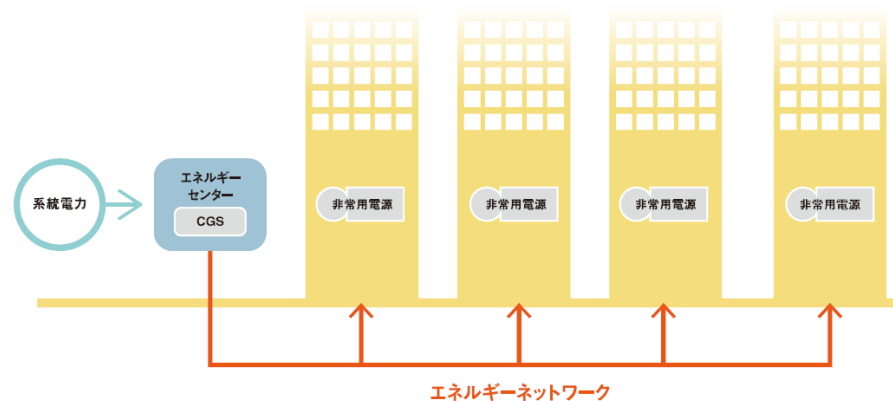


駐車場ネットワークのイメージ

災害に強いエネルギー・情報インフラの実現に取り組む。

CGSや非常用電源等の分散型電源を活用することで、電源の多重化を図ることにより災害に強いエネルギーインフラを構築する。

また、発災時の鉄道駅への一極集中等の回避も視野に、ICTを活用した最適な運行情報や災害情報、避難経路情報等の提供を実現するための多様な通信手段、充実した公共Wi-Fi等の情報インフラを整備する。



災害に強いエネルギーインフラのイメージ

出典：品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン2017

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）（内閣総理大臣認定）

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割等により、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賑づくりを行う

- 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、賑わいが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。



方針1 世界につながり、地域をつくる、エキマチ一体の都市基礎形成

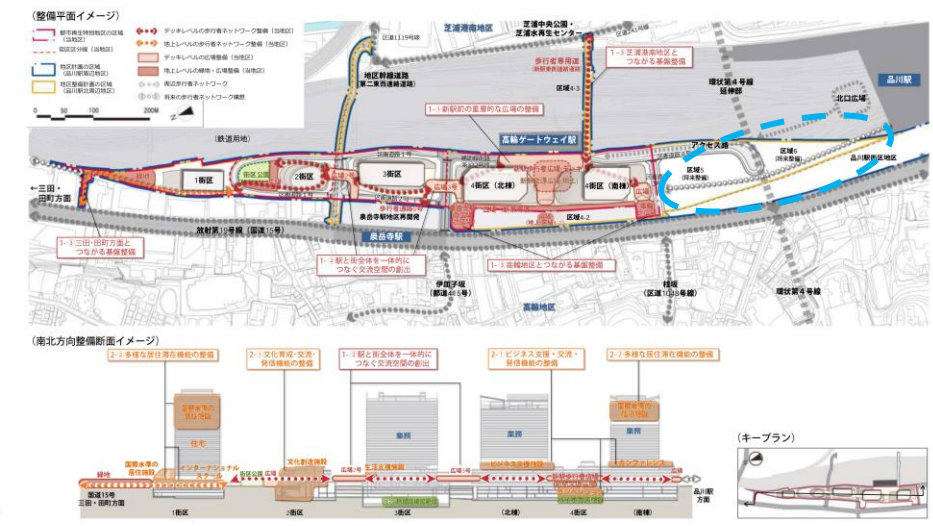
- ① 国際ビジネス交流拠点の創成となる、新駅前の重要な広場の整備
- ② 駅と街全体を一体的につなぐ交流空間の創出
- ③ 芝浦港地区や高輪地区など周辺地域とつながる基盤整備

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

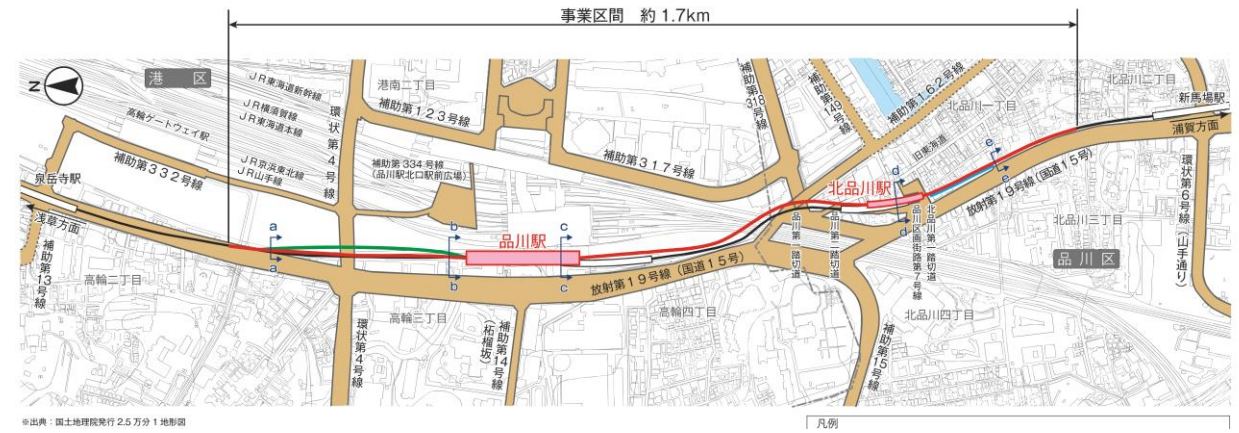
- ① 文化・ビジネスの創進に向けた、育成・交流・発信機能の整備
- ② 外国人のニーズにも対応した、多様な居住滞在機能の整備

方針3 防災対応力強化とCAO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



- ・2019年 環状4号線延伸事業着手
- ・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

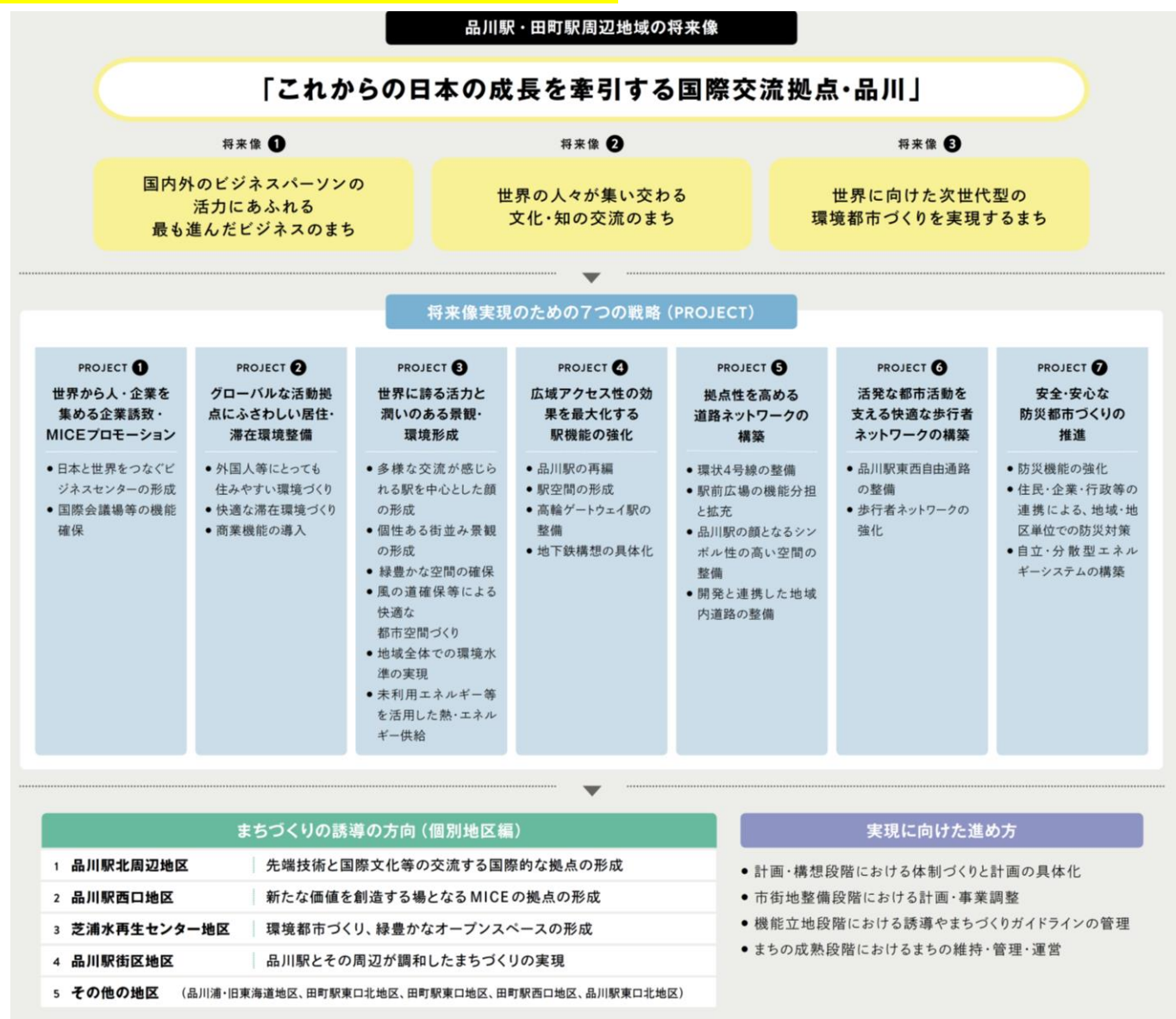


©出典：国土地理院発行 2.5 万分 1 地影図

出典：京浜急行本線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業について

品川駅・田町駅まちづくりガイドライン2020（東京都）

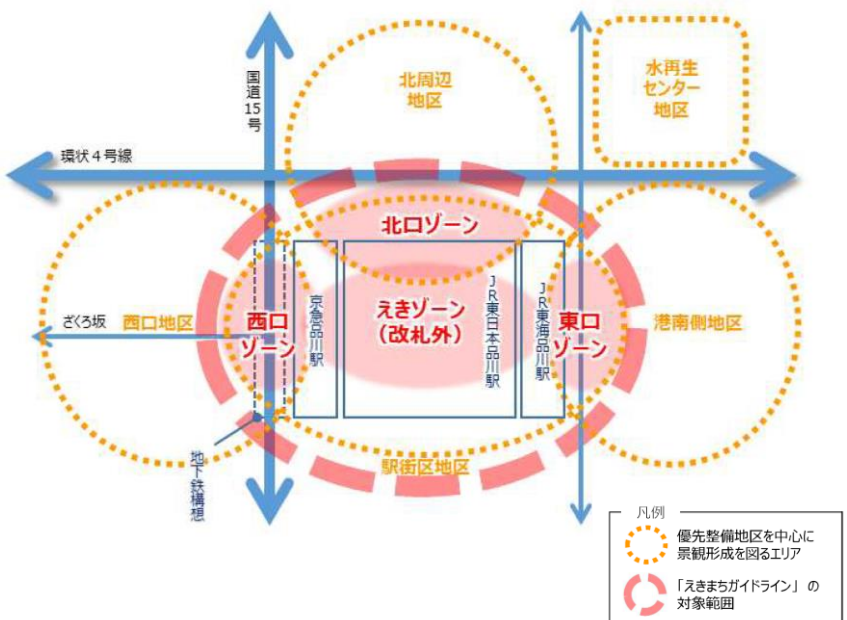
・2020年3月 2014年ガイドラインを、それまでの変化を反映させた「品川駅・田町駅まちづくりガイドライン2020」に改定



品川駅 えきまちガイドライン (2021年3月) (東京都)

「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020」に示す「これからの日本を牽引する国際交流拠点・品川」の実現を目指し、「日本の玄関口」にふさわしい空間や景観形成を図るため、「品川駅 えきまちガイドライン」を策定

・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



品川駅を中心として、三つのまちがこれまで培われてきた自然や歴史を継承し、それぞれの個性を深めながら新たなまちに生まれ変わっていきます。そして、この三つのまちを、品川駅えきまちとして、一つに結び付け、統合していくことで、新たな文化、技術などの革新を創出し発展し続けていきます。世界とも結ばれるこのまちは、人々を引き寄せ、「国際交流拠点・品川」として日本の成長を牽引していきます。

北側 Experiment
西側 Hospitality
東側 Technology
品川駅 Shinagawa Terminal
大阪・名古屋 羽田空港 国内・アジア・世界

「えきまちガイドライン」の対象範囲

現在	全館開発後
120m	130m
180m	190m
240m	240m
240m	240m

出典：京東海神電鉄株式会社

出典：品川駅 えきまちガイドライン

品川駅 えきまちガイドライン創造編2023 (2023年7月) (東京都)

「品川駅 えきまちガイドライン」を具体化するため、行政と事業者等が連携して実現していく内容について「品川駅 えきまちガイドライン創造編2023」として2023年7月に行政と事業者等で取りまとめた。本ガイドラインでは、品川駅周辺を、個性ある周辺のまちをつなぎ・多様な交通モードをむすび・時代を先取りする「新たな価値」をうみだす「新たなえきまち」とするために必要な整備内容を示している。

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、及び公園部約40m分の2か所を現地保存すること、また信号機土台部を含む約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定（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定

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。

日本の近代化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を現地保存、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、南北に幅広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等することで、築堤を身近に感じられる空間計画を行う。

橋梁部の現地保存を行う。【史跡指定】

橋梁部を含む約90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、当時の風を感じられる空間計画を行う。

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。

南北に幅広い本地区の中で、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施設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感覚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。

出典：品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン2021