

第 61 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会（全体会）

開催記録

1 開催概要

- 日時：令和7年11月5日（水）10：00～12：00
- 場所：JR東日本 現地会議室
- 出席者：

表 出席者一覧

委員長	<ul style="list-style-type: none"> ・谷川 章雄氏（早稲田大学名誉教授）
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・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） ・古関 潤一氏（東京大学名誉教授・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）
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 ・東京都 交通局 建設工務部 計画改良課 ・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 ・鉄道博物館 学芸部 ・JR東日本コンサルタンツ株式会社 ・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 ・東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部 ・京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 ・京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部
事務局 東日本旅客鉄道(株) 京浜急行電鉄(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部 ・東日本旅客鉄道株式会社 建設工務部 ・京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 ・京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部 他
サポート	<ul style="list-style-type: none"> ・パシフィックコンサルタンツ株式会社

■ 当日配付資料

1) 議事録確認

- ・ 次第
- ・ 資料1：第60回委員会（10/2）部会③議事録案

2) 全体会

- ・ 次第
- ・ 資料1：「5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について(3)」に対する当社の見解について(2)
- ・ その他：第17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議事要旨・資料の共有

2 議事要旨

2.1 議事録確認

(1) 開会

- 第 61 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会を開会する。(事務局)

(2) 事録確認

1) 第 60 回委員会 (10/2) 部会③の議事録確認

- 修正指摘なし。(委員一同)

2.2 全体会

(1) 開会

- 第 61 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会の全体会を開会する。(委員長)
- 本日は委員見解を提出する予定だったが、10 月の委員会の意見を受けて JR より改めて見解を説明することとなった。委員見解は 12 月の委員会で提示する。(委員長)

(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(3)」に対する当社の見解について(2)

- 資料 1 について説明する。(事務局 JR)

<説明概要>

- ・ 当社見解(2)として 10 月委員会の意見を踏まえ改めて取りまとめた文書である。
- ・ 1.基本的な考え方、第 7 橋梁南横仕切堤跡の移築保存、4.今後についての各内容は変更していない。
- ・ 3.保護措置について、築堤部 100m 以上の区間の現地保存を踏まえた開発計画の検討(シミュレーション)を行った。
- ・ 建築敷地約 150mの 5 街区建物部において、南側約 100m の範囲で現地保存を行う場合、高層部、低層部での収益床面積が著しく減少し、1~2 千億円規模で価値が棄損するというシミュレーション結果となった。また大深度工事となるため 1 千億円規模の工事費増となる。
- ・ 建築敷地約 130mの 6 街区建物部において北側約 100m の範囲で現地保存を行う場合、高層部、低層部での収益床面積が著しく減少し、高層棟が全く整備できないうえ、地下の上下スロープなどが配置できず、地下に行きつけない建物とな

るなど、価値の棄損が膨大というシミュレーション結果となった。

- ・6 街区南部においては費用増が前提となるが、歩行者デッキの構造計画の変更することで、京急線連立における遺構への影響低減に向けた工事計画の見直しを併せ第8 橋梁部北横仕切堤への影響を連続して回避できるとともに、約 110m の範囲に支障させない開発計画が成立可能と考えている。
 - ・第 60 回委員会の意見を踏まえ、5 街区建物部において築堤を残したうえで車路を整備し、成立する範囲内に機械式駐車場が収まるか否か、また駐車場台数の想定や減免の可能性についてシミュレーションを行ったが、機械式駐車場は配置が困難という結果となった。なお、必要となる駐車場台数を平面駐車場で整備した場合は、大規模な地下掘削が必要な計画となる。
 - ・5・6 街区間においては、第 54 回委員会の意見を踏まえ、歩行者デッキと地下斜路、設備洞道を一体の建築構造物として設置する案について検討状況を中間報告する。道路空間確保のため約 40m の長大スパンを桁厚約 1m で実現する必要があること、建築物として整備するにあたり行政への確認や場合により特別な手続等の必要があること、築堤と環状 4 号線基礎との間に暫定デッキの整備を含めたスペースの調整等が必要となること、などへの対応が必要であり、成立性の確証を得るためには詳細の構造検討や協議が必要ということが現時点の見解である。
- この見解に対しては 10 月の委員会の見解と合わせて検討し、12 月の委員会で委員見解として提示する。(委員長)
 - 5・6 街区間について、同一構造にすることが必須ではない。デッキの脚の杭間隔を空けてその内側に地下車路が収まればよいので、並行作業となり大変だと思うが、そのパターンを検討して欲しい。(古関委員)
 - 品川駅のように人工地盤として位置付ければ建築として認められやすいので、そのパターンも検討もお願いしたい。(古関委員)
 - 現地保存をすることによる価値の棄損について、建設時に余分にお金がかかるということか。また金額をより厳密に示せないか。(老川委員)
- ← 高層部や低層部の収益床が整備できないという部分は不動産的な価値の減少を示している。機械式駐車場が配置できず、地下深く掘削をして平面駐車場を整備せざるを得ないという部分は工事費の概念である。建物価値が下がり、工事費が上がるという観点で記載をしている。より厳密な数字の提示という要望に関しては、時間が限られる中のシミュレーションであり、規模感を掴んでいただける数字として理解してもらえるとありがたい。(事務局 JR)
- 棄損する 2~3 千億円は JR にとってどの程度の負担なのか。遺構を残すことで生み出される価値もある。そのように考えて開発と遺構保存の両立を考えられないか。(老川委員)
- ← 今回は委員の要望や意見を踏まえた検討、シミュレーションの結果を提示した。今

後は金額感も含め、価値の扱いについては議論があると思っている。事業者としては、大きな負担であるということは間違いない。1～6 街区全体としての両立の取組みに努めており、その中で築堤の価値をどう継承するのか、まちづくりとどう両立させていくのかを考えるべきだと思っている。このエリアは、国家戦略特区にも指定されており、東京、日本を元気にして、チャレンジしていく場所として捉えている。すでに1～4街区で取り組んでいる中に5, 6街区が入ることで全体のまちづくりが実現すると考えている。日本を成長させていく、重要で公共性の高いまちづくりであり、そのためには5・6 街区の機能、ある程度の建物規模が必要。しっかりプロジェクトを進めていくこと、本日のシミュレーション結果や次回の委員見解を踏まえ、きちんと対応していきたい。(JR)

- 機械式駐車場について、別紙 1-4 のイメージ図においては 1 セット入るのか、2 セット入るのか確認したい。(古関委員)

← 想定している台数から、2 セット入るシミュレーションである。(事務局 JR)

(3) その他

- その他として、10月21日に開催した第17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議事録要旨及び資料について説明する。(事務局 JR)

<説明概要>

- ・主な議題は高輪築堤調査・保存等検討委員会における5・6街区の協議状況共有と高輪築堤の保存・価値継承とまちづくりの両立に関するとりまとめに向けた意見交換である。事業者想定のみまちづくりの取組みと予定を説明し、高輪築堤の意義ある保存継承のあり方、まちづくりとの両立のあり方についてご議論いただいた。
- ・5・6街区は調査・保存等検討委員会での論点が明らかになりつつあり、次回の有識者検討会議までに議論が進むことを期待するという意見があった。
- ・現地保存ができない場合でも連続性をデザインに反映することや、移築等で記憶を継承すること、新橋横浜間の繋がりを表現する取組みを展開することなどの検討が必要という意見があった。
- ・2030年のまちづくりの完成も重要だが、文化財保存について後世に共有する価値を含めてベストエフォートが必要という意見があった。
- ・都市部において開発と保存のバランスは難しく、文化財保存のための費用負担の議論も必要という意見があった。
- ・一般の方に築堤や新橋横浜間の鉄道の意義や近代日本の出発点の位置づけや価値を理解してもらう展示の内容も重要であるという意見があった。
- ・有識者検討会議も意見をまとめる時期であり、その方法は委員の中で検討することとなった。

<全体会・部会②・部会③終了後>

- 最後に文化財行政からコメントをもらう。
 - ← 全体会については、JR の検討が進んだと思うので文化庁内部でも議論したい。部会③の石の対応はやむを得ない考える。(文化庁)
 - ← 全体会については信号機土台部の検証を引き続きお願いしたい。部会②、部会③も引き続き対応をお願いする。(東京都)
 - ← 部会②、部会③については、調査への協力をお願いする。全体会については次回委員会で委員見解が提示されるので、議論を注視していく。(港区)
- 教育庁から情報共有を行う。本委員会に関係する周知の埋蔵文化財の範囲の変更と新規掲載を行った。高輪築堤跡(港区遺跡No.208)の第8橋梁南横仕切堤の部分の追加と、アクセス線に伴う埋蔵文化財調査結果に基づく薩摩台場跡の新規登載である。アクセス線に伴う範囲は、部会③の資料1-5に記載のある調査箇所②と調査箇所25の間のJR用地範囲の変更、調査箇所25から南側の薩摩台場エリアのJR用地範囲を港区No.233遺跡として新規登載した。いずれも登載した日付は令和7年10月31日である。(東京都)

(4) 閉会

3 議事録

3.1 議事録確認

(1) 開会

(事務局 JR) 第 61 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会を開会する。部会①は非開催となる。

- ・ 資料確認
- ・ オンラインの案内
- ・ 次第説明

(2) 議事録確認

(事務局 JR) 第 60 回の部会③の議事録について修正等の指摘はあるか。修正等があれば委員会終了までに連絡をいただきたい。

(事務局 JR) 意見がなければ、議事録確認を終了する。

3.2 全体会

(1) 開会

(委員長) 次第に沿って進める。

(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(3)」に対する当社の見解について(2)

(委員長) 本日は委員見解を提出する予定であったが、JR から 10 月の委員会での意見に対する見解を述べたいということを受けたため、この議題となっている。委員見解については改めて 12 月の委員会で述べることになるので、ご了解いただきたい。

(事務局 JR) 資料 1 について説明する。冒頭委員長による説明があったが、当社の見解について(2)ということで、10 月の委員会での意見を踏まえて改めて取りまとめたものとなる。1.基本的な考え方については 10 月の文書と変更はない。2.文化財価値については第 56 回委員会で委員・当社間で相互に確認しているので、今回新たに確認や相談をさせて頂くような内容は無い。3.保護措置について、築堤部 100m 以上の区間の現地保存の要望を踏まえた開発計画について検討（シミュレーション）を行った。別紙 1-2 で 5 街区建物部でのシミュレーションにつ

いて説明する。前回資料でも示した通り、5 街区建物部の敷地は南北約 150m であり、その中で 100m の現地保存を検討した。検討範囲はエネルギー施設への支障を極力回避するため、南側の約 100m としている。シミュレーションの結果、5 街区建物部において築堤部 100m の現地保存を踏まえた開発計画に想定される事業性への影響としては、高層部は建物コア及び建物コアに付随する機能の規模が著しく減少するため、収益床も著しく減少、低層部では築堤の現地保存により建物基礎位置が縮小するため収益床も大幅に減少するという検討結果となった。これらより 1~2 千億円規模の価値の棄損が発生する。また、大規模機械式駐車場を配置するスペースが無く、地下平面駐車場が必要台数を整備すると、一般的な建築計画では採り得ない大深度工事となるため 1 千億円規模の工事費増が発生する。また、安全面では、上下フロアを繋ぐ車路スロープの位置が限定されるため、動線上で交錯が生じるという課題がある。5 街区建物部で築堤部 100m 以上の現地保存の要望を踏まえ開発計画をシミュレーションすると、2~3 千億円程度の価値が棄損するとともに、車両動線上、安全面に課題がある建物になってしまうという想定である。別紙 1-3 で 6 街区建物部でのシミュレーションを説明する。6 街区建物部南北約 130m の建築敷地において、既に供用を開始している品川駅へ繋がる地下の物流動線を確保するという観点から、北側を起点に築堤部約 100m の範囲での現地保存を前提にシミュレーションを行ったが、建物コアの規模が著しく減少するため、高層棟が全く整備できないという結果となった。また、低層部についても地下の上下スロープなどが配置できず、地下に行きつけない建物となるうえ、収益床も著しく減少となり、これらのことから 6 街区建物部におけるシミュレーションの結果についても膨大な価値が棄損してしまう想定である。別紙 1-4 は用語の解説となる資料である。それぞれ開発計画の成立に必要な機能と制約条件について整理している。以上が 5 街区建物部、6 街区の建物部の築堤 100m 以上の築堤現地保存のご要望を踏まえた開発計画の検討と影響についての説明となる。

6 街区南部については、第 54 回委員会に提示した見解にある通り、費用増を前提とした歩行者デッキの構造計画等の変更を行うことで第 8 橋梁部北横仕切堤を含む範囲への支障を最低限とするよう検討している。第 59 回部会①京急電鉄の説明にもあった京急線連立における遺構への影響低減に向けた工事計画の見直しも併せると、第 8 橋梁部北横仕切堤への影響を連続して回避できるとともに、当社範囲においては築堤部想定範囲約 110m に支障させない開発計画が成立可能と考えている。別紙 1-5 では、土留をずらし、築堤を残したうえで車路を整備し、成立する範囲内で機械式駐車場が収まらないか、また駐車場台数の想定や減免の可能性など、第 60 回委員会で頂戴した委員か

らの意見を踏まえ、機械式駐車場を配置し上下フロアをつなぐ車路スロープを確保したうえで、開発計画の成立についてシミュレーションを行った。5 街区建物部において築堤部の部分保存をした場合は、機械式駐車場の配置が困難という結果であった。想定している駐車場の台数は大規模小売店舗立地法、品川駅北周辺地区駐車地域ルールに基づくものである。一部は地域ルールに基づく減免も予定している。築堤の部分保存をした場合には機械式駐車場の配置が困難となるため、平面式駐車場による代替整備を検討した。平面式駐車場のみで整備した場合、必要な台数を確保するために 9~10 層に及ぶ通常の建築計画では採り得ない大規模な地下掘削が必要となるというシミュレーション結果となった。

別紙 1-6、1-7 で 5・6 街区間の信号機跡の現地保存の要望を踏まえた構造物の計画見直しについて、検討状況を中間報告する。これまでの周辺整備における類似の事例では主にデッキを土木構造物、地下車路を建築構造物として別々の構造物として計画、設置してきた。今回、類似事例をそのまま適用して同一構造物として整備すると下部構造物が建築・上部構造物が土木となるが、過去同様のケースが見当たらず、認証に関する行政協議等にハードルがあると考えた。そのため、一体構造物は建築構造物としてボックスカルバートで橋梁を支える構造となるのではないかという想定である。デッキ部分については、道路空間を確保するため約 40m の長大スパンと桁厚 1m 程度という条件を両立させる必要がある。また一般の建築構造物とは大きく異なるため、構造や材料に関して大臣認定等の特別な手続きが必要になることが想定される。さらに、現行計画している暫定デッキに追加整備する形で一体構造物を地下に配置することについて、築堤と環状四号線基礎との間に施工するためのスペースについての調整も必要となる。以上の条件等から、検討の時間・費用を要しており、この案の成立に対して確証を得るためには詳細な構造検討や協議等が必要である。以上が現時点までに分かっていることであり、引き続き検討していく。

以上のことから、3. 保護措置について 5 街区建物部については開発計画として 2~3 千億円程度の価値の棄損が生じる。6 街区建物部については、開発計画としての価値の棄損が膨大である。6 街区南部については築堤想定範囲（約 110m）に支障させない開発計画が成立可能である。5・6 街区間における構造物の計画見直しの成立性については、確証を得るためには詳細な構造検討や協議等が必要である。

4 街区の第 7 橋梁南横仕切堤跡の移築保存、及び 4. 今後については 10 月の見解から変更はない。今回提示の別紙資料は築堤部 100m 以上の現地保存の要望を踏まえた開発計画のシミュレーションであり、ホームページ公開時には一部非公開とさせて頂くことを了解いただき

- たい。
- (委員長) この見解に対しては、10月の委員会で示されたJRの見解と合わせて検討し、12月の委員会で委員見解として提示することとする。
- (古関委員) 5・6街区間の話について、4月の委員会で同一構造物の検討お願いしたが、別紙1-6で今回は建築構造物として扱うという検討の中間報告ということで、まだ検討を続けるという認識でよいか。
- (事務局 JR) その通りである。今後も継続して検討する。
- (古関委員) 建築構造物が土木構造物を支えるような構造についても検討はされるのか。
- (事務局 JR) 現時点では一体の建築構造物として検討することで考えている。
- (古関委員) 同一構造物という4月委員会での発言に対する検討と理解するが、地下車路の位置がデッキの杭基礎のあたりに移動すればよいので、同一構造物とすることが必須ではない。土木建築的な考え方として、土木としての橋の杭が飛んだ形となり、その中に建築が収まるという形であればよいと考える。並行作業となり大変だと思うが、そのパターンでも検討してもらいたい。また、現在検討いただいている一体の建築構造物について上の構造物が橋だとすると、土木となってしまったため大変になる。品川駅のように人工地盤として位置付けて、そこに車両を通すということであれば、建築として認めてもらいやすい。そのパターンも検討してほしい。
- (事務局 JR) 頂いた意見を含めて検討する。
- (老川委員) 現地保存をすることによる価値の棄損についての説明であったが、2～3千億円程度ではなく、金額をもう少し具体的に示せないか。また、建設時に余分にお金がかかるという理解でよいか。金額の問題は大きいので、より厳密な数字を示してもらおうほうがよいと思う。
- (事務局 JR) 別紙1-2で示すような数字について、高層部や低層部の収益床が整備できず、1～2千億円規模で価値の棄損が発生するという部分は建物の価値として、いわゆる不動産的な価値の減少を示している。機械式駐車場が配置できず、地下深く掘削をして平面駐車場を整備せざるを得ないという部分は工事費の概念である。建物価値が下がり、工事費が上がるという観点で記載をしている。より厳密な数字の提示という要望に関して、時間が限られる中のシミュレーションであることと、オーダーとして規模感を掴んでいただける数字として理解してもらえるとありがたい。
- (老川委員) 2～3千億円という金額は、棄損する価値としてJRにとってどの程度の負担になるのか。これだけの負担があるので計画変更が行えない金額なのか、何とかなるかもしれないという金額なのか。遺構を残すことで生み出される価値もある。遺構を残して建物計画を変更することは、ゼロサムの問題ではないと思う。そのように考えて開発と遺構保存の両立を考えられないかと思う。

- (JR) 本日改めて説明の機会を頂いたことについて御礼を申し上げます。今回は委員の要望や意見を踏まえた検討、シミュレーションの結果を提示した。今後は金額感も含め、価値の扱いについては議論があると思っている。事業者としては、このくらいの規模ということではなく、大きな負担であるということは間違いない。私共としては 1~6 街区全体としての両立の取組みに努めている。その中で、築堤の価値をどう継承するのか、まちづくりとどう両立させていくのかを考えるべきだと思っている。このエリアは、国家戦略特区にも指定されている。私共としても東京、日本を元気にして、チャレンジしていく場所として捉えており、すでに 1~4 街区で取り組んでいる中に 5, 6 街区が入ることで全体のまちづくりが実現するものと考えている。日本を成長させていく、重要で公共性の高いまちづくりであり、そのためには 5・6 街区の機能、ある程度の建物規模が必要になる。私共としてしっかりプロジェクトを進めていくこと、本日のシミュレーション結果や次回の委員見解を踏まえ、きちんと対応していきたいと考えている。
- (古関委員) 別紙 1-5 について、機械式駐車場の想定サイズが書いてあるが、別紙 1-4 のイメージ図においては、1 セット入るのか、2 セット入るのか。
- (事務局 JR) 想定している台数から、2 セット入るシミュレーションである。
- (委員長) 他に何かなければ、次に進める。

(3) その他

- (事務局 JR) 10月21日に開催した第17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議事要旨と資料について説明する。主な議題は、高輪築堤調査・保存等検討委員会における 5・6 街区の協議状況の共有と、高輪築堤の保存・価値継承とまちづくりの両立に関するとりまとめに向けた意見交換ということで、事業者の想定する今後のまちづくりの取組みと予定について説明させて頂いたうえで、高輪築堤の意義ある保存継承のあり方、それからまちづくりとの両立のあり方についてご議論いただいた。
- 主なご意見としては、調査・保存等検討委員会での論点が明らかになってきているので次回の有識者会議までに議論が進むことを期待すること、現地保存できない場合でも連続性をデザインに反映させることや移築等により記憶を継承する検討、新橋横浜間の繋がりを表現する取組みに関する検討も必要というものがあつた。
- また、事業者の想定する 2030 年代のまちづくりの完成も重要だが、文化財保存において後世への共有価値を含めてベストエフォートが必要だという意見や、都市部における開発と保存のバランスが難しく、文化財保存のための費用は誰が負担するべきなのかという点についての議論も必要、という意見もあつた。また、一般の人に築堤や新橋横

浜間の鉄道の意義や近代日本の出発点の位置づけや価値を理解してもらうこと、展示等の内容も重要であるという意見もあった。最後に、有識者検討会議も意見をまとめる時期であり、どのようにまとめるかは委員の中で検討するという意見であった。

(委員長) 質問、意見はあるか。

(委員長) 他に何かなければ、次に進める。

<全体会・部会②・部会③終了後>

(委員長) 最後に文化財行政からコメントをもらう。

(文化庁) 全体会については、JRの検討が進んだと思うので文化庁内部でも議論したい。部会③の石の対応はやむを得ない考える。

(東京都) まずは教育庁から情報共有をしたい。

(東京都) 本委員会に関係する周知の埋蔵文化財包蔵地の範囲の変更と新規掲載を2か所行った。高輪築堤跡(港区遺跡No.208)については、第8橋梁の南横仕切堤の部分を追加し、アクセス線に伴う埋蔵文化財調査成果に基づき、部会③の資料1-5に記載されている調査箇所②、25から石が出てきており、従前ではこれら4箇所を点で周知の埋蔵文化財としていた。今回、調査箇所②と25の間の部分のJR用地の範囲を指定した。さらに、調査箇所25から南側の薩摩台場のエリアのJR用地の範囲を近世の台場跡、港区No.233遺跡として周知化した。周知の埋蔵文化財包蔵地に登載した日付は令和7年10月31日付である。

(東京都) 全体会の議論で、信号機土台部の検証は引き続きお願いしたい。部会②、部会③も引き続きお願いする。

(港区) 部会②、③については、調査への協力をお願いする。全体会については次回委員見解が出されるということで、議論を注視していく。

(4) 閉会

(委員長) 他になければ全体会を閉会し、部会②に進める。

以上