

## 第 63 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【全体会】

日時：2026 年 1 月 7 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（4）」に対する  
当社の見解について（JR 東日本） 【資料 1】

【別紙 1】TAKANAWA GATEWAY CITY（1～6 街区）で目指す公共性の高いまちづくり

【別紙 2】高輪築堤との関係図

【別紙 3】これまでの検討結果の取りまとめ

【別紙 4】第 59 回委員見解に対する検討結果

【参考 1】これまでの検討内容

【参考 2】プレス資料（2024 年 10 月 30 日）

(3)第 62 回本委員会での委員指摘事項に対する回答 【資料 2】

(4)第 18 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」議事概要の共有 【資料 3】

(5)その他

(6)閉会

※なお、資料のなかで個人に関する情報や事業の関係等で非公開である情報については、一部表現を修正しています。その他、写真・図について一部訂正や出典等の加筆・修正をしています。

## 「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(4)」に対する 当社の見解について

本文書は、2025年12月3日の第62回高輪築堤調査・保存等検討委員会(以下、「本委員会」という)において、委員より示された「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(4)」(以下、「委員見解(4)」という)にていただいた問題点3項目とご要望6項目の全事項への回答も含めて、当社の見解について取りまとめたものです。

### 1. 基本的な考え方

まちづくりを進める中で出土した「高輪築堤」は鉄道会社である当社としても大変意義深いものであり、『国際交流拠点・品川』の実現を目指す品川全体のまちづくりと両立させながら、高輪築堤の保存・継承等に取組んでおります。

当社は、高輪築堤跡等の保存や活用等のあり方を検討するにあたり、本委員会を含め複数の会議体を設立し、様々な分野の有識者や文化財行政からご助言をいただいております。

5・6街区エリアにおけるまちづくりと両立する高輪築堤の保存・継承等については、本委員会においても、2024年9月～12月に実施した確認調査を踏まえ、2025年3月からこれまでの委員見解を受け、現地保存を行った場合の開発計画を段階的に検討し、結果・影響について説明を実施し、丁寧に議論を重ねてきているものと認識しており、今般の当社見解についてご理解をいただいたうえで、ご助言の取りまとめを改めてお願いいたします。

取りまとめでいただいたご助言を受け、事業者としてまちづくりと高輪築堤の保存・継承との両立に向けた方針を整理いたします。そのうえで、具体的な設計等ならびに今後の都市計画や建築関係の手続きを進めるとともに、未確認箇所を含めた取扱いについては引き続きご指導いただきながら、今後の調査や工事を関係法令等に則り適切に進めてまいりたいと考えております。

### 2. 文化財的価値について

#### 委員見解により示された文化財的価値

- 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橋梁及びそれに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。

⑤6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。

→上記に対する当社の見解は、2025年6月の第56回本委員会において「委員見解を出発点とし、今後の検討の中で内容の確認や相談をさせていただくこと」を、委員・当社間で相互を確認しており、現時点において内容の確認や相談をさせていただくことはありません。

### 3. 委員見解にいただいた問題点及び要望に対する回答を含めた当社見解

#### (1) 委員見解(4)における問題点及び要望について

※回答にあたり、以下のとおり、便宜的にナンバリングを実施

問題点 A	・10月1日JR見解では、現地保存の要望に対し、「文化財的価値に鑑み現地保存の可能性を検討」したとされるが、開発計画には具体的な文化財的価値を考慮した検討プロセスが説明されていない。文化財的価値について委員見解を出発点にしたにもかかわらず、現地保存を要望した委員見解に対して、なぜこのような結論に至ったのか理解できない。
問題点 B	・11月5日の同委員会において、老川委員が指摘したように、現地保存した場合の遺跡の価値を評価した上で開発計画を検討する必要がある。すなわち、現地保存することによって、まちづくりに対して新たな価値を創造することができると思う。
問題点 C	・11月5日JR見解では6街区南部についての言及があるが、これは9月3日の委員見解における保護措置では触れていないため、築堤部100m以上の区間および信号機跡の保護措置とは別に協議することにした。
要望 I	・9月3日の委員見解では、5・6街区全体で築堤部100m以上の区間の現地保存を要望したが、10月1日・11月5日JR見解では5街区での築堤部100m以上の区間の現地保存、6街区での築堤部100m以上の区間、5・6街区間の現地保存が個々に検討されており、加えてさらに5・6街区全体すなわち5・6街区にまたがることも含めた、築堤部100m以上の区間の現地保存を前提にした、具体的な開発計画を検討すること。
要望 II	・5・6街区の開発計画は「基本計画段階」のようであるが、その具体的な内容は4月9日JR見解において提示されたものか。また、「基本計画」策定の経過について説明を求める。
要望 III	・5・6街区における記録保存調査・試掘調査・確認調査で検出された、高輪築堤跡の位置やレベルと開発計画の平面・断面の関係を詳細に図示し、開発計画が遺構の構成要素に与える影響を示すこと。
要望 IV	・11月5日の高輪築堤調査・保存等検討委員会において、古関委員が指摘したように、5・6街区間の現地保存については今後さらに検討を行うこと。
要望 V	・築堤部100m以上の区間、及び信号機跡を現地保存した場合、開発計画にどのような影響があるのか、あるいは何をクリアすれば現地保存が可能なのか説明すること。
要望 VI	【⑥4街区第7橋梁南横仕切堤跡の「移築保存」について】 ・10月1日・11月5日JR見解では「今後も関係行政等と連携のうえ検討してまいります」とあるが、4街区第7橋梁南横仕切堤跡の「移築保存」に関するこれまでの検討経過及び今後の見通しについて説明を求める。

## (2)開発計画

### 1)5・6街区の開発計画【別紙1、参考2】

- ・5・6街区は、東西を線路に近接し、地平道路や立体的な道路に囲まれた敷地
  - ・TAKANAWA GATEWAY CITY1～6街区全体で、
    - ①日本の社会課題解決に向けた三本柱(人財・叡智、医療、水素・GX)を実装
    - ②品川駅～1街区間の歩行者、車両、エネルギーの各ネットワークを整備
    - ③高輪築堤の保存・継承の取組み
- を核とする公共性の高いまちづくりを目指し、『国際交流拠点・品川』の早期実現に寄与

### 2)開発計画策定の経緯 ご要望Ⅱへの回答

- ・品川開発プロジェクトでは、TAKANAWA GATEWAY CITY から品川駅周辺までの一体的なエリアを整備するプロジェクトとして、2009年の車両基地再編工事から順次計画・工事を推進
- ・5・6街区の開発計画(基盤計画)については、都市計画等の各種法令等手続きを経たうえで、2016年から工事を推進
- ・5・6街区の開発計画(歩行者/地下車路/エネルギーの各ネットワーク・建物計画等)については、2019年4月に国家戦略特別区域計画の認定を受けた1～4街区の都市計画時点で前提としていた、1～6街区全体の開発計画の構想に基づき、2020年夏頃から2024年春頃までに基本計画を策定
- ・なお、本基本計画は、『国際交流拠点・品川』に寄与する公共性の高いまちづくりの実現と、民間事業者としての事業採算性が確保出来ることを前提に、各種上位計画等に基づき策定したものであるが、各種法令等の手続きを経たものではない
- ・本基本計画は、2025年4月開催の第54回委員会において提示したもの  
※なお、『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」では、有識者の要望を受け、2024年12月第13回会議において、基本計画を踏まえたまちづくりの考え方について提示

### (3)開発計画と高輪築堤との関係性等【別紙2】 ご要望Ⅲへの回答

高輪築堤の位置・レベル等と開発計画の平面・断面の詳細は別紙2のとおり

- 平面:高輪築堤は、建築敷地範囲の約49%を占める位置
- 断面:高輪築堤は、開発計画の地下1階、地下2階部分に位置

遺構を構成している要素に与える影響については、別紙2のとおりであり、主に開発計画の以下のものと重複しております

- ・建物コア、建物コアに付随する機能、地下車路、上下フロアを繋ぐ車路スロープ、平面駐車場、大規模機械式駐車場、エネルギー関連施設(熱源・水素)
- ・張り出し遺構(信号機跡):6街区計画建物北端部及び5・6街区間地下車路

#### (4)これまでの検討結果のとりまとめ【別紙3、参考1】

##### 1)現地保存の検討の前提 問題点 A への回答

- ・5・6街区の高輪築堤の文化財的価値は、委員見解を出発点とし、1～4街区と同等の文化財的価値を有する点や、延長距離だけではなく幅(断面)や深さ方向も重要な要素であるとのご見解を理解のうえで、現地保存の位置を設定しております。
- ・上記で設定した現地保存の位置と、開発計画との物理的な両立の検討を実施し、影響結果をお示ししております。(これまでの検討内容・結果は次項のとおり)

##### 2)現地保存に関する検討内容・結果 要望 I、IV、V、問題点 A への回答

- ◎「信号機跡、及び海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部 100m以上の「現地保存」については、5・6街区にまたがることも含めた、様々なケースを想定し、具体的且つ合理的な開発計画のシミュレーションを数多く行い、網羅的に検討を行ってまいりました。
- ◎開発計画への影響として、以下の観点が確保できないことから、事業者として許容できる範囲を大きく超えているものと考えます。
  - ・全体のまちづくりとしての機能(車路・歩行者・エネルギーのネットワーク等)の実現
  - ・1～6街区全体で、日本の社会課題解決に向けた三本柱(人財・叡智、医療、水素・GX)の実装による公共性の高いまちづくり
  - ・各種機能等の確保による建物計画の成立
  - ・事業採算性を含む開発価値の確保
- ◎現時点においては、開発計画への影響が著しく、民間事業者としては現地保存可能となるような改善策がありません。
- ◎5・6街区間の現地保存の成立性の検証にあたっては、事例も少なく、かつ詳細な構造検討や協議等が必要であり、時間と費用を要するため、現時点ではさらなる検討を行うという状況にはありません。

以下に、これまでの委員見解も含めて、現地保存に関する検討内容・結果を取りまとめております。

##### ①第 53 回委員見解に対する検討内容と結果 (2025 年4月9日第 54 回委員会)

###### ◇検討内容

計画の見直しを含め、開発計画と現地保存の両立の検討を、以下の①～⑥にて実施

- ① 6 街区南部における計画見直しを含めた現地保存の検討
- ② 5 街区において、築堤を受け替えて現地保存を検討(A案)
- ③ 5 街区において、築堤を跨いで現地保存を検討(B案)
- ④ 5 街区において、築堤を避けて現地保存を検討(C案)
- ⑤ 6 街区において、築堤を避けて現地保存を検討
- ⑥ 5. 6 街区間における計画見直しを含めた現地保存の検討

◇結果

- ①は、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の現地保存を実現
- ②・③は、施工方法により築堤の破壊や劣化が生じ、良好な保存環境確保に課題
- ②～⑤は、車路ネットワーク等が不成立であり、さらに工事費の増加や建物収益床の減少により事業性が成立しない
- ⑥は、張り出し遺構(信号機跡)が、6街区計画建物北端部と5・6街区間地下車路の両方に干渉

②第 57回委員見解に対する検討結果 (2025 年 8 月 6 日第 58回委員会)

◇検討内容

- ⑦既存の計画によらず、5・6街区における開発計画の見直しを含めた、残存している遺構の全面的な現地保存の検討を実施

◇検討結果

- ⑦は、築堤の想定範囲を避けた地下掘削可能範囲が約 51%程度となり、それを前提とした大深度の建築計画の実現は困難

③第 59 回委員見解に対する検討結果 【別紙4】

(2025 年 10 月1日第60回、11 月 5 日第61回、12 月 3 日第62回委員会及び今回)

◇検討内容

以下のパターン(⑧～⑭)で現地保存の検討を実施

- ⑧ 5・6街区間のデッキと地下車路・設備隧道を同一構造物とする成立性の検証
- ⑨ 5街区建物部における 100mの現地保存を検討
- ⑩ 6街区建物部における100mの現地保存を検討
- ⑪ 5街区(50m)、5・6街区間(50m)、計 100mの現地保存を検討
- ⑫ 6街区(50m)、5・6街区間(50m)、計 100m の現地保存を検討
- ⑬ 5街区(50m)、5・6街区間(50m)、計 100mの現地保存を検討  
(⑪で検討した車路の位置について、6 街区への接続位置を変更し再検討を実施)

※今回追加検討

- ⑭ 5街区(25m)、5・6街区間(50m)、6街区(25m)計 100mの現地保存を検討

※今回追加検討

◇検討結果

- ⑧は、事例も少なく、かつ詳細な構造検討や協議等が必要であり、時間と費用を要するため、現時点ではさらなる検討を行うという状況にはない
- ⑨～⑭は、1～6街区全体で日本の社会課題解決に向けた三本柱(人財・叡智、医療、水素・GX)の実装が不十分となり、当社が目指す公共性の高いまちづくりの実現が困難。また、開発計画として 2,000～3,000 億円程度の価値が棄損し、車両動線上安全面においても課題

(5) 現地保存した場合の遺跡の価値について 問題点 B への回答

1～4街区において現地保存・公開活用(検討中)により、まちづくりのなかで保存・継承を行っているように、可能であれば現地保存が望ましく、かつその価値についても理解しております。

一方で、5・6街区における現地保存については、上述のとおり、開発計画への影響があまりに著しく、事業者として許容できる範囲を大きく超えております。

従いまして、5・6街区の保存方法は必ずしも現地保存によらず、1～6街区全体のまちづくりのなかで、現地保存(史跡指定2箇所ほか)や移築保存、ランドスケープ等も含め幅広い取組みで高輪築堤の価値の保存・継承をしていくことが相応しいと考えます。

(6) 第8橋梁北横仕切堤を含む6街区南部の取扱いについて 問題点 C への回答

・6 街区南部は、委員見解の文化財的価値「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にあたる点も重要である。」を踏まえ、費用増を伴う計画変更を実施し、第 8 橋梁部北横仕切堤を含む高輪築堤(約 110m)の現地保存を実現しております。

・なお、6街区南部の高輪築堤については、線路下部の確認調査は行えませんが、今後の6街区の開発計画においても掘削の予定がないことから、現地保存に相当する保護がなされているものと考えます。

(7) 4街区第7橋梁南横仕切堤跡の「移築保存」について 要望 VI への回答

◇検討経過

- ・4 街区第 7 橋梁南横仕切堤跡は第 12 回委員会において、移築保存の検討要望あり
- ・移築保存が可能となるよう、詳細かつ丁寧な記録保存調査を実施済
- ・再来月グランドオープンを迎える1～4街区においては移築可能な場所の確保が困難
- ・5・6街区においては、保存方針協議中であり、移築可能な場所の確保の見通しが立たない

◇今後の見通し

- ・4 街区第 7 橋梁南横仕切堤跡の移築保存先の確保が未済であり、今後の見通しについてお示しできる状況にありません。
- ・今後も関係行政等と連携のうえ検討してまいります。関係行政におかれましては移築の候補地等についてもご提案、ご助言を頂けますよう改めてお願い申し上げます。

#### 4. 今後に向けて

当社といたしましては、2026 年 3 月にグランドオープンを迎える1～4街区によるまちづくりの機運に続き5・6街区の具体的な設計や都市計画協議等に着手し、高輪築堤の保存・継承等と両立した1～6街区全体での公共性の高いまちづくりを完成させ、『国際交流拠点・品川』の早期実現に貢献してまいりたいと考えております。

今般の当社見解についてご理解をいただいたうえで、すみやかなご助言の取りまとめをお願いいたします。

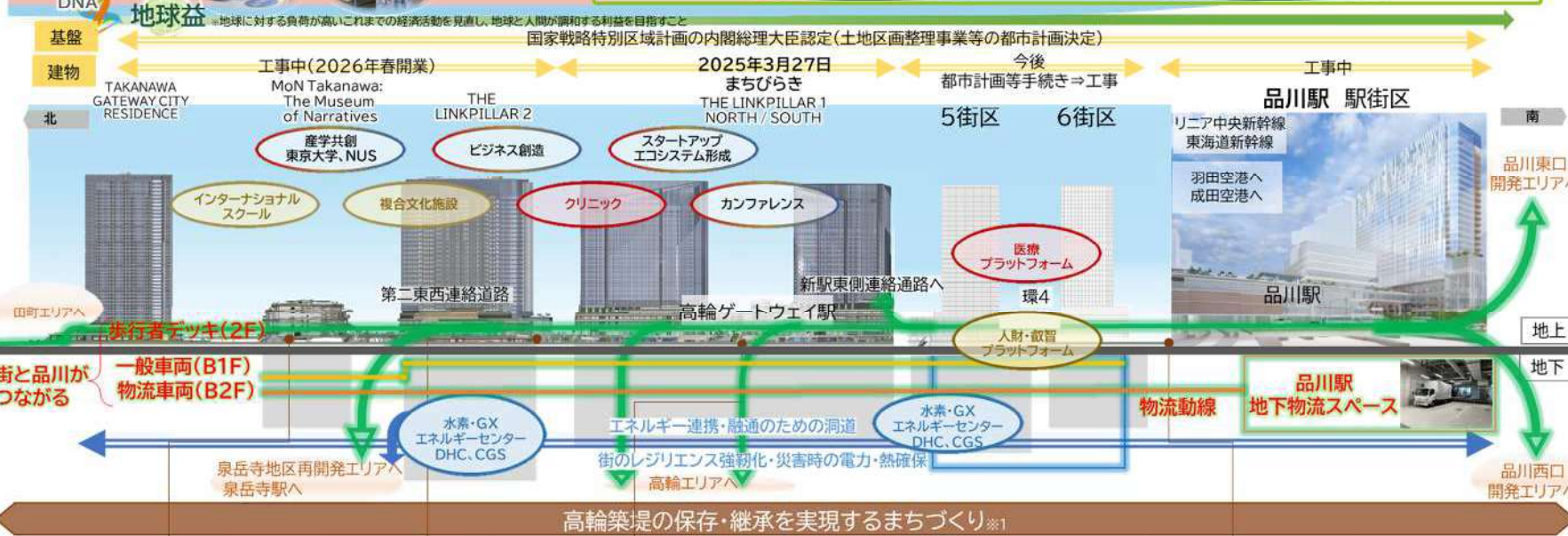
## 1~6街区全体で、『国際交流拠点・品川』への寄与を目指し、公共性の高いまちづくりを実現

- ① 日本の社会課題解決に向けた三本柱(人財・叡智、医療、水素・GX)を実装
- ② 品川駅~1街区間の歩行者、車両、エネルギーの各ネットワークを整備
- ③ 高輪築堤の保存・継承の取組み

「地球益」の実現を目指し「国際イノベーション拠点」を形成するため重点的に取り組む三本柱「人財・叡智」「医療」「水素・GX」

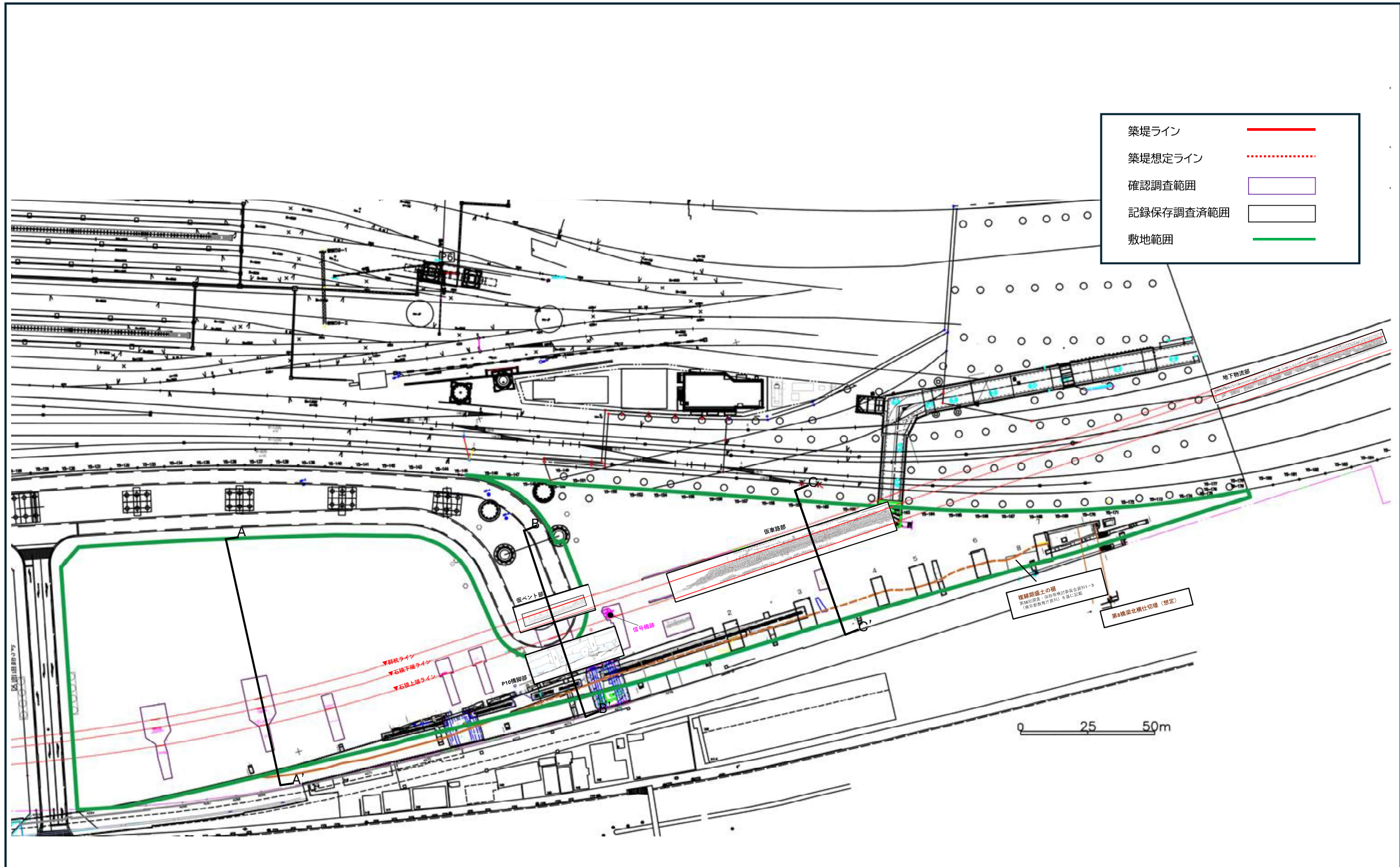
100年先の心豊かなくらしのための実験場

まちの成熟に伴う実証フィールド拡大  
それらを連携・循環・バリューアップさせ  
『国際交流拠点・品川』を実現

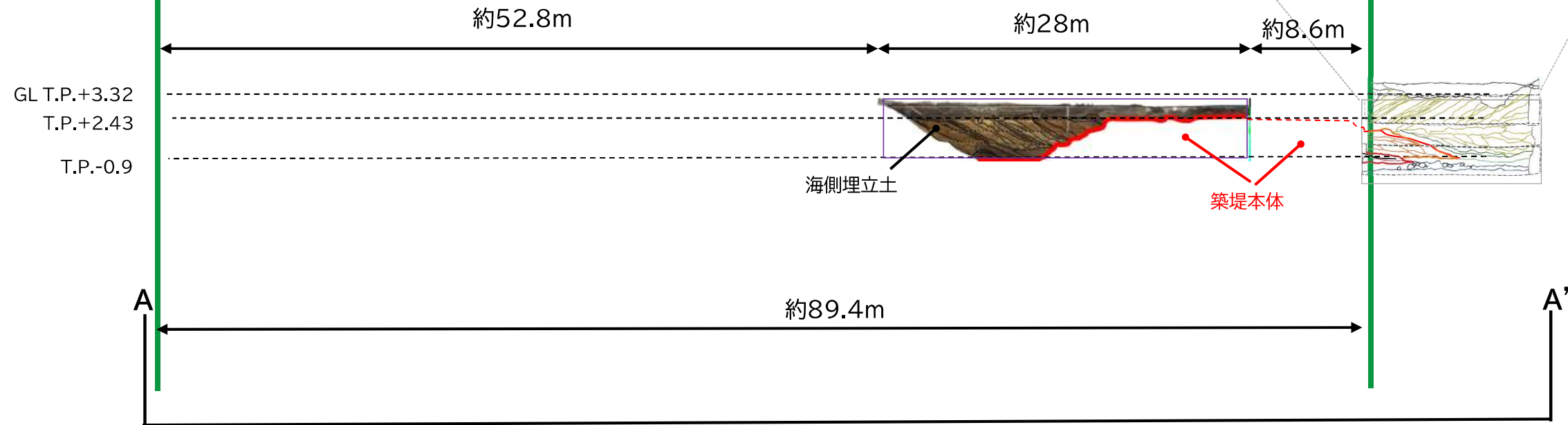
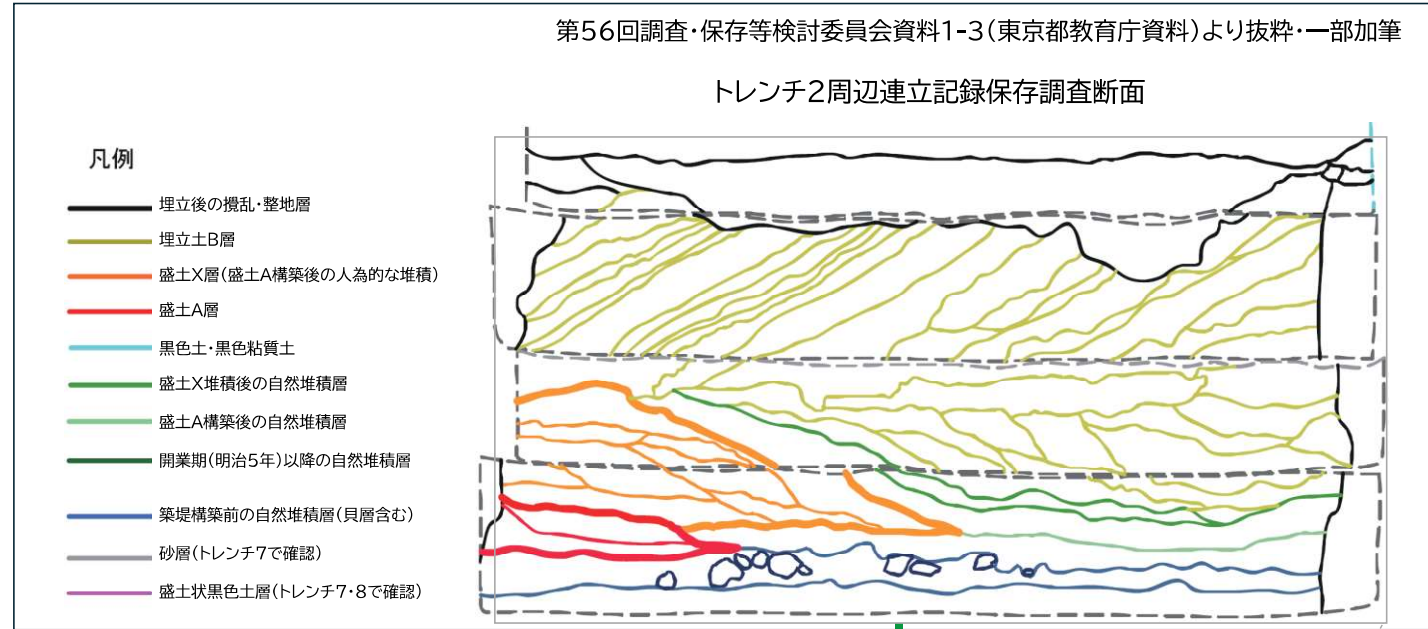


- 公園隣接部現地保存(2街区)  
遺構の残存状況が良好である公園隣接部を現地保存し、築堤を身近に感じられるよう公園と一体的に整備
- 第7橋梁部現地保存(3街区)  
当時の鋪設にも描かれるような特徴的な橋台部を現地保存し、鉄道開業当時の歴史や風景を感じられる空間を整備
- 信号機土台部の移築保存  
鉄道らしい景観を呈する信号機土台部を含む前後の築堤を国道15号側の近隣広場へ移築保存
- 高輪築堤の記憶・連続性を表現するランドスケープイメージ  
○築堤AR体験
- 丁寧かつ慎重な記録保存調査の実施  
第II期エリア(5・6街区)一部記録保存調査等実施一部確認調査実施
- 高輪築堤の情報等を発信  
AR・VR等の最先端技術を活用し、高輪築堤等の歴史・文化の魅力等を伝える
- 北横仕切堤の支障回避  
今回計画において掘削を行わないことで支障回避(現地保存)  
\*第8橋梁部北横仕切堤(等興は第7橋梁部の北横仕切り堤)

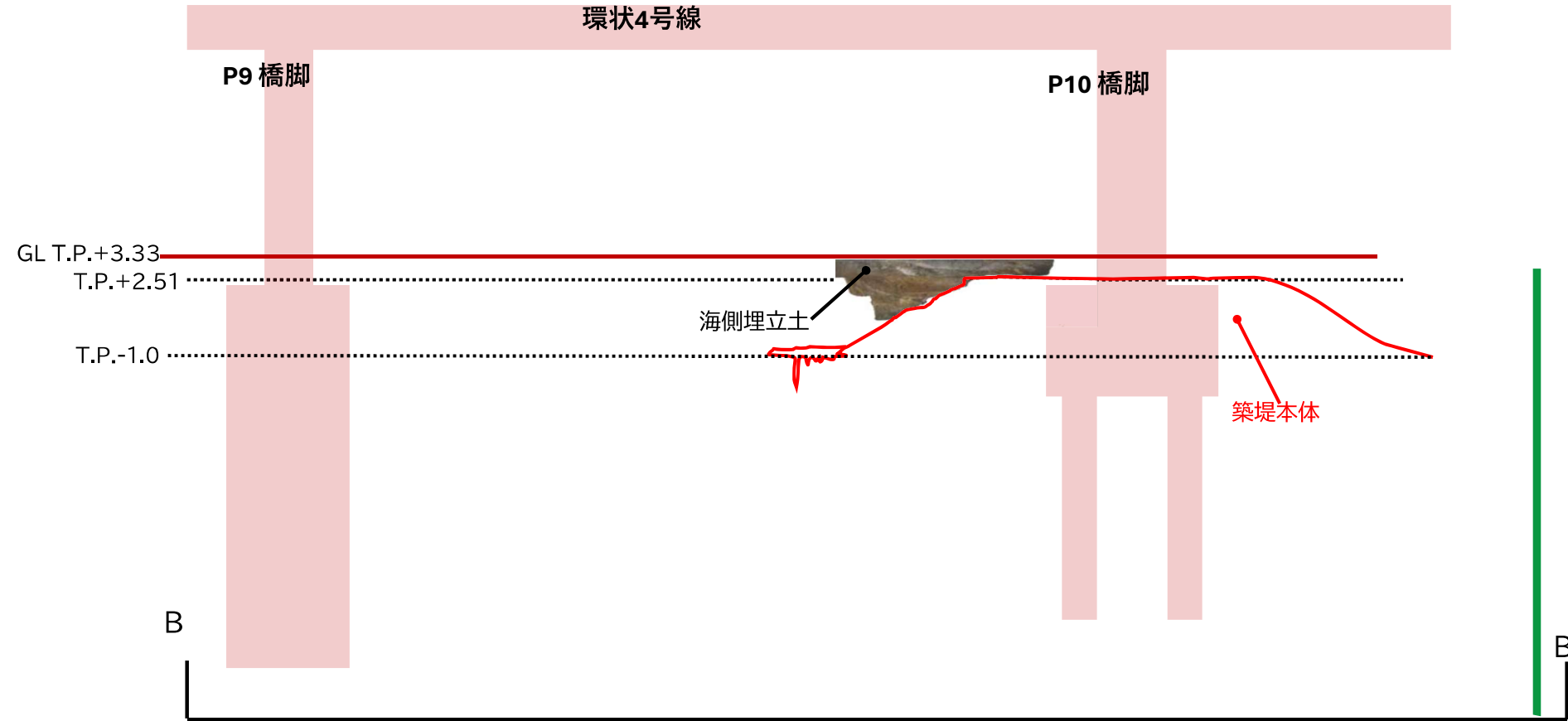
※1 高輪築堤整備基本計画策定委員会及び「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議等において検討中



5街区建物部A-A'断面

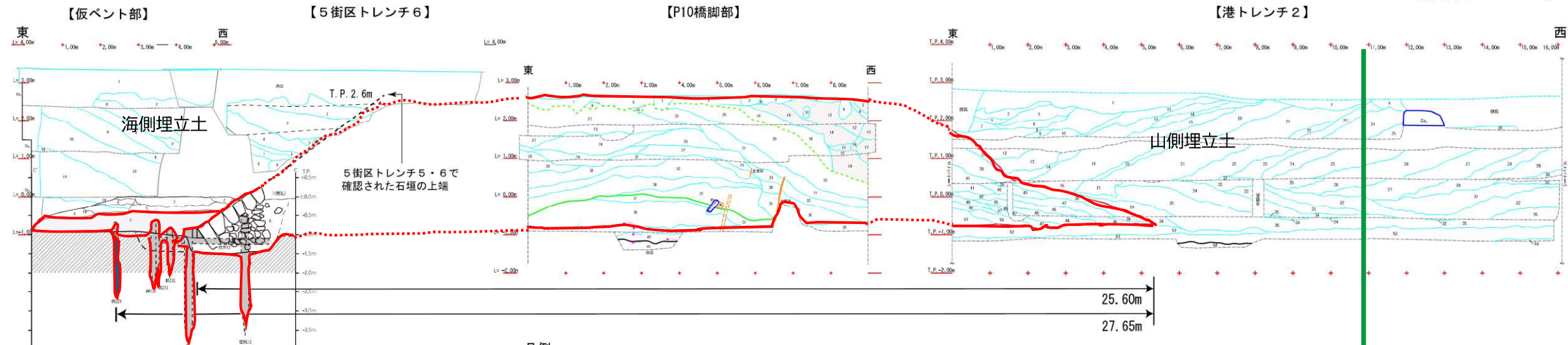


5・6街区間B-B'断面

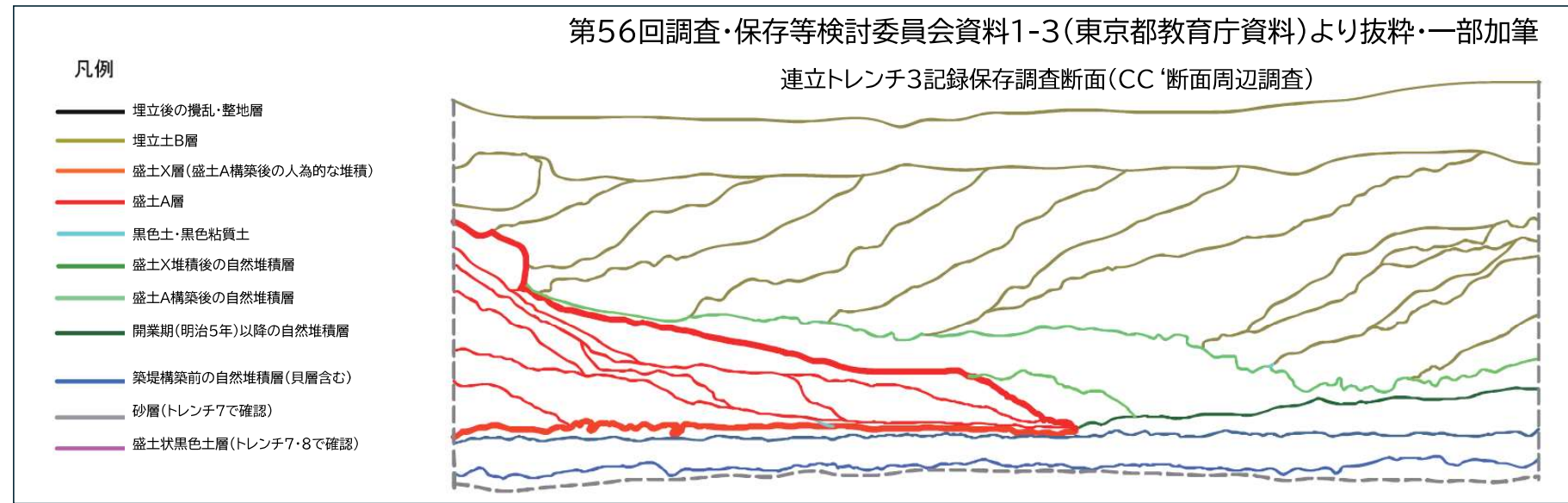


第56回調査・保存等検討委員会資料1-6(東京都教育庁資料)より抜粋・一部加筆

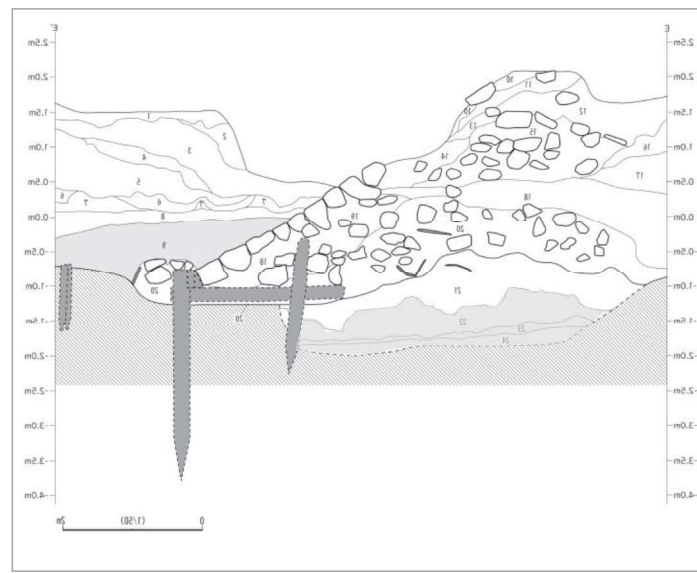
【資料1-6】



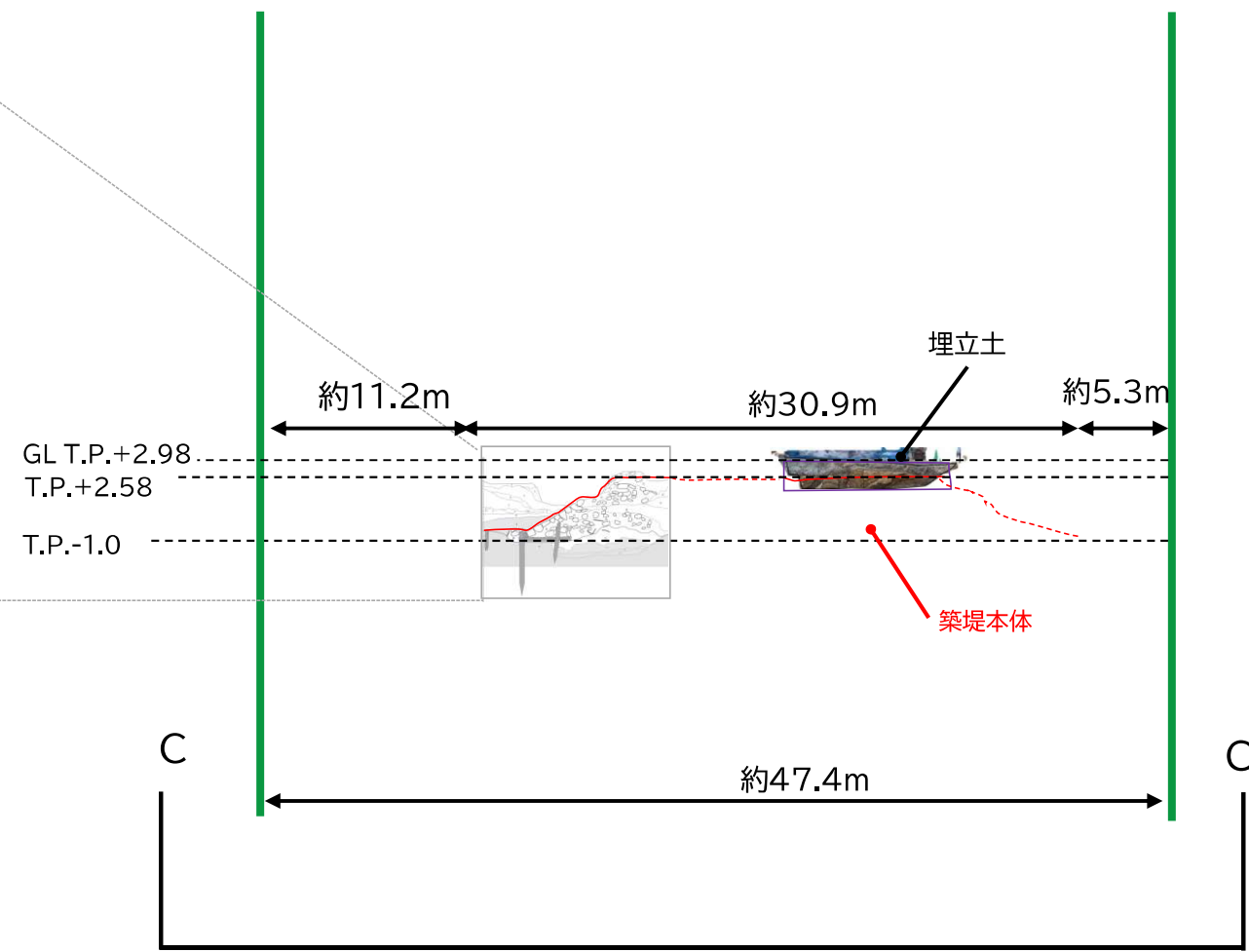
6街区建物部C-C'断面



仮車路部調査報告書より抜粋



約9.0m



5街区建物部における100m以上の現地保存の検討 第61回委員会(2025年11月)

大規模機械式駐車場が配置できず、平面駐車場を地下深くに整備せざるを得ない



⑨

- 2,000億~3,000億程度の価値棄損
- 日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素GX)」の実装が困難
- 車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題

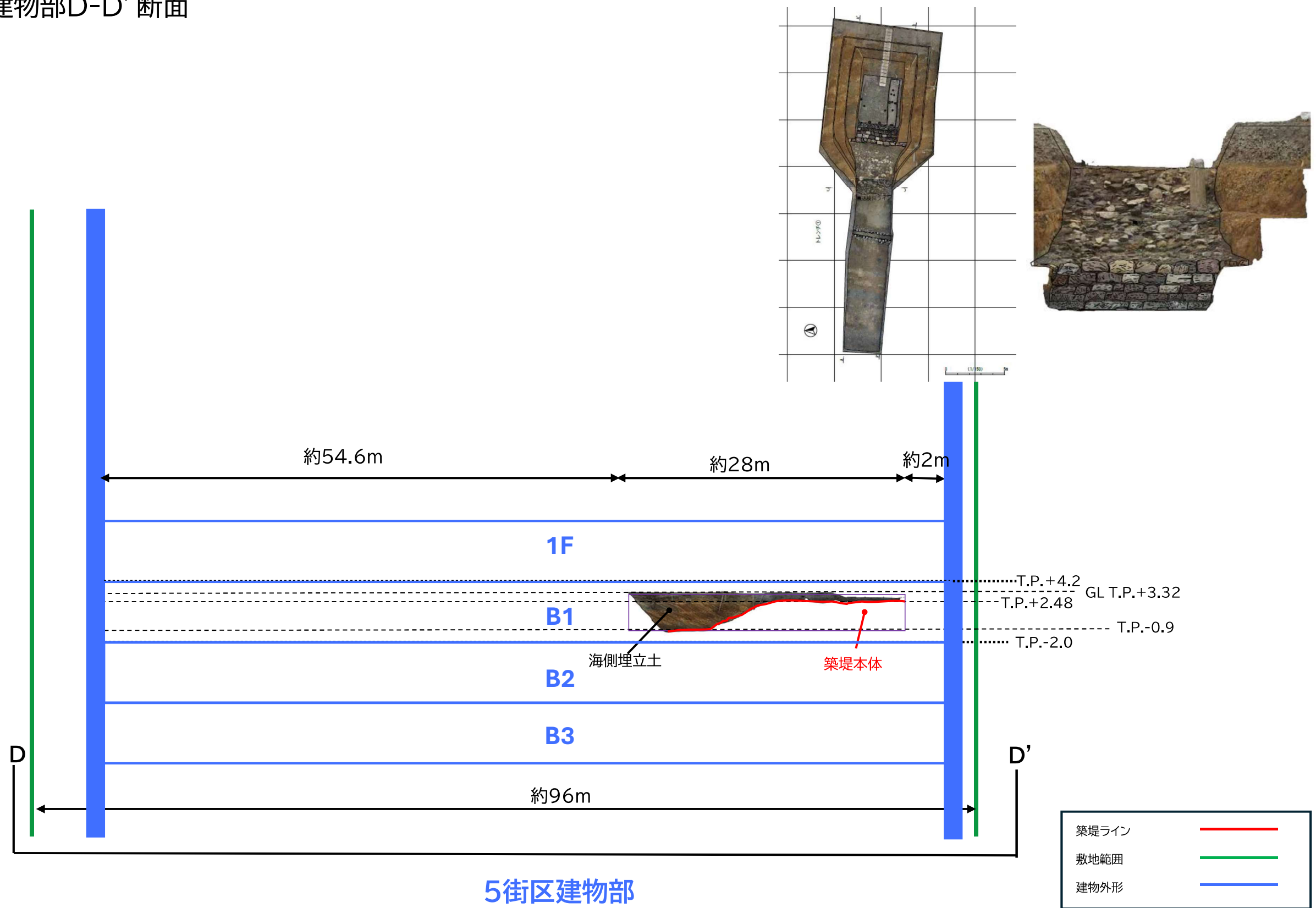
非公開資料

参考資料 1-9

非公開資料

- 築堤ライン
- 築堤想定ライン
- 確認調査範囲
- 記録保存調査済範囲
- 敷地範囲
- 建物外形

5街区建物部D-D'断面



5街区建物部

6街区建物部における100m以上の現地保存の検討 第61回委員会(2025年11月)

建物コア、コアに付随する機能、車両動線等スペースの確保が出来ず、建築計画が成立しない



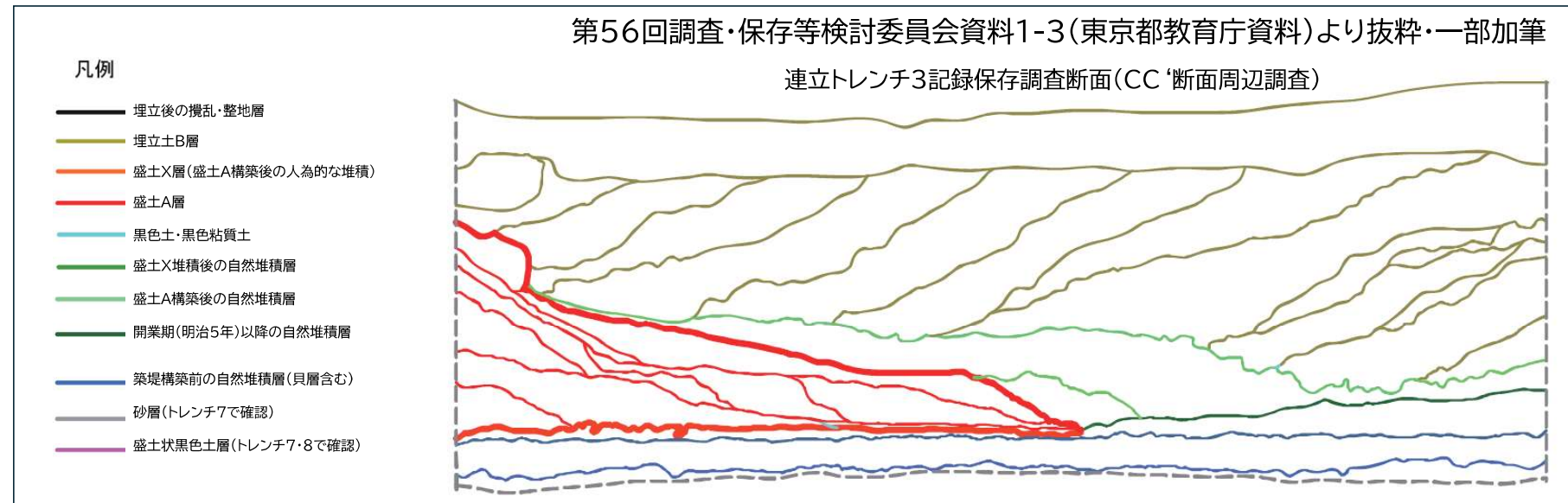
- 価値の毀損が膨大
- 日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難

非公開資料

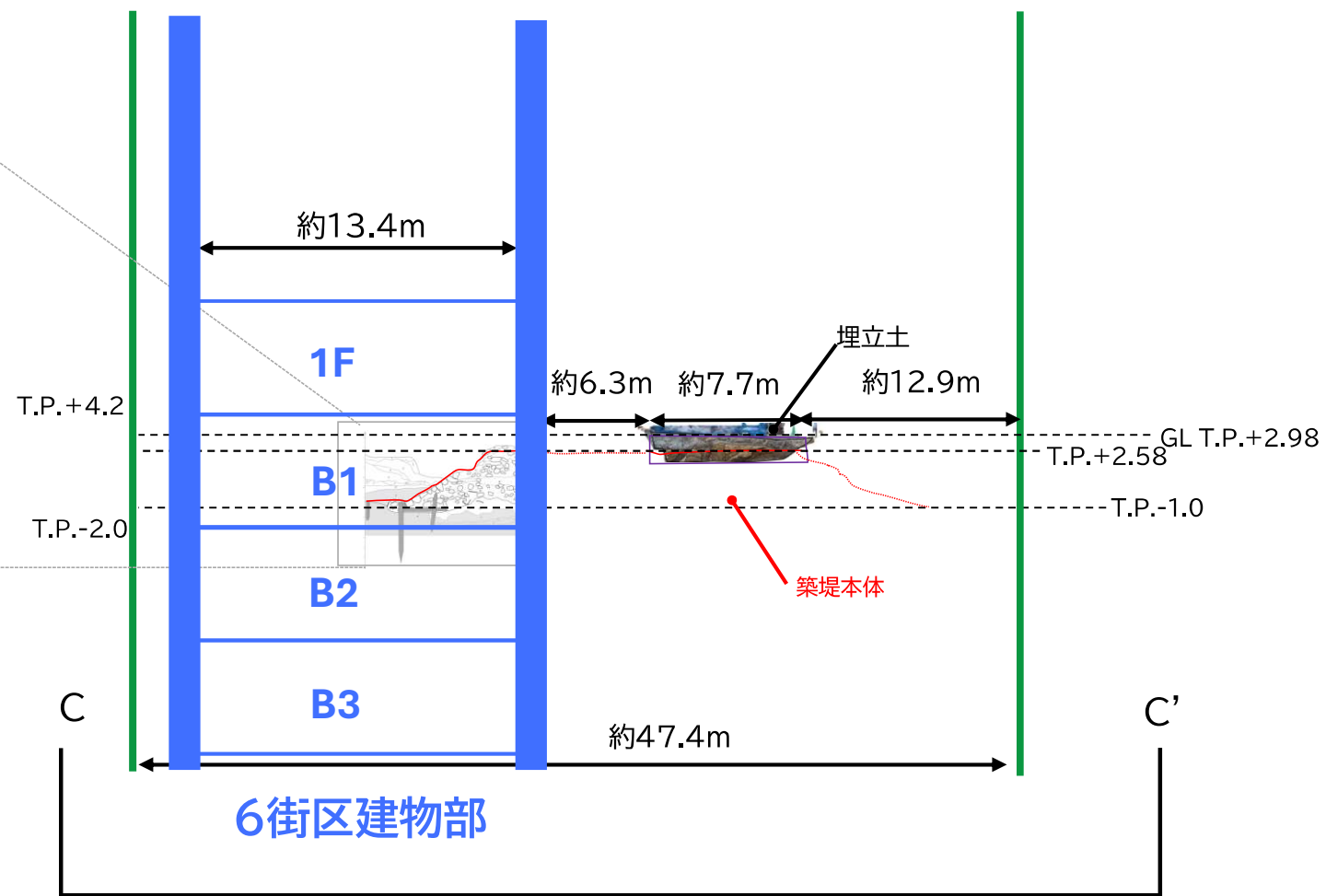
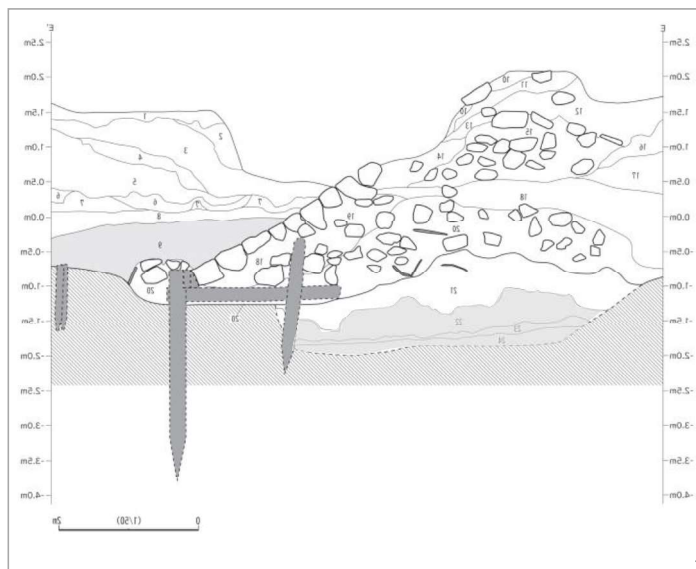
参考資料 1-10

非公開資料

6街区建物部C-C'断面



仮車路部調査報告書より抜粋



築堤ライン	— (Red line)
敷地範囲	— (Green line)
建物外形	— (Blue line)

5街区建物部(50m)・5・6街区間(50m)における現地保存の検討 第62回委員会(2025年12月)

線路直下での地下車路設置に伴い、大規模掘削による膨大な事業費の増加(+600億円)と工期の長期化(+8年)



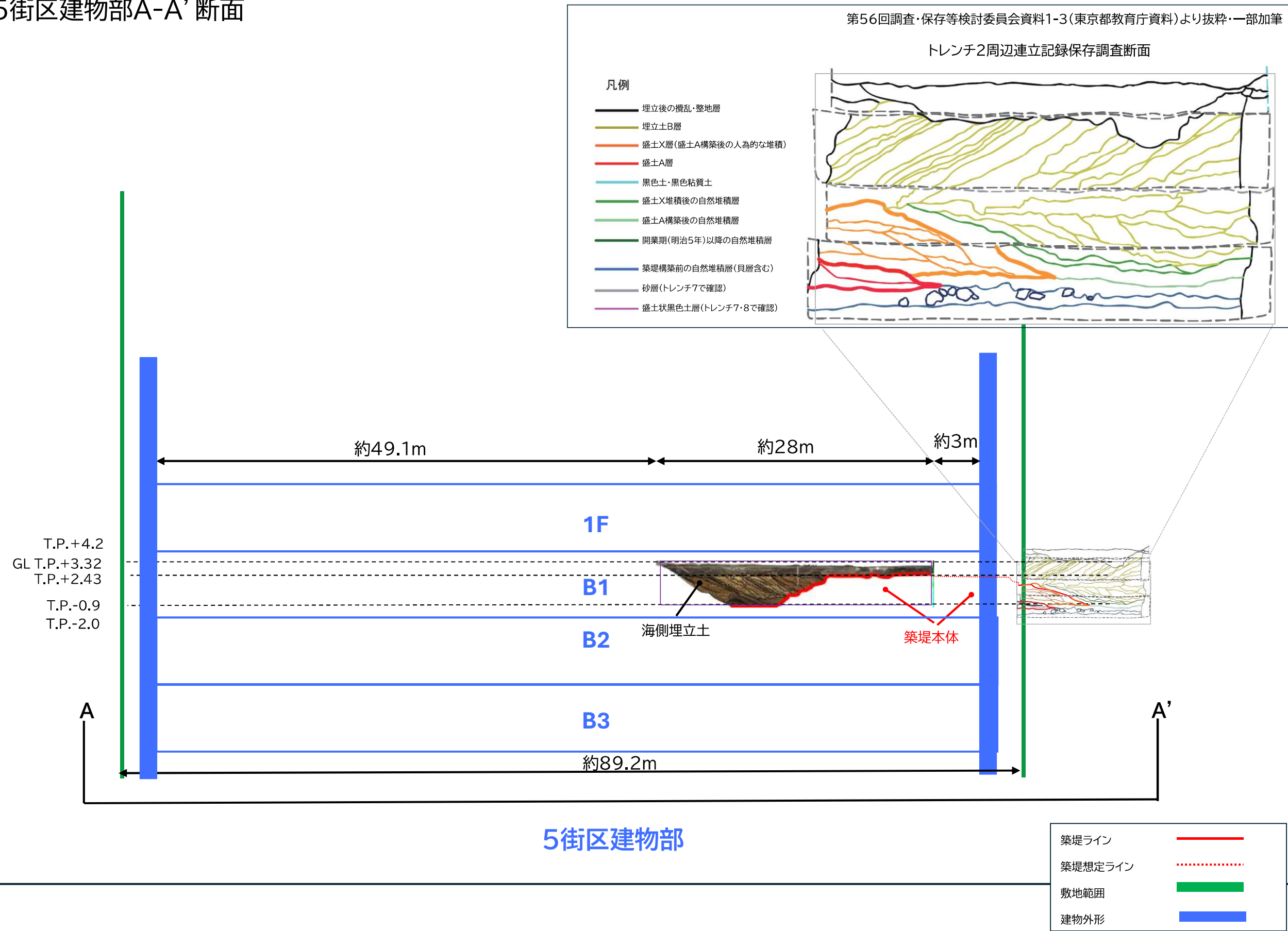
⑪

- 2,000億~3,000億程度の価値棄損
- 日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素GX)」の実装が困難
- 車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題

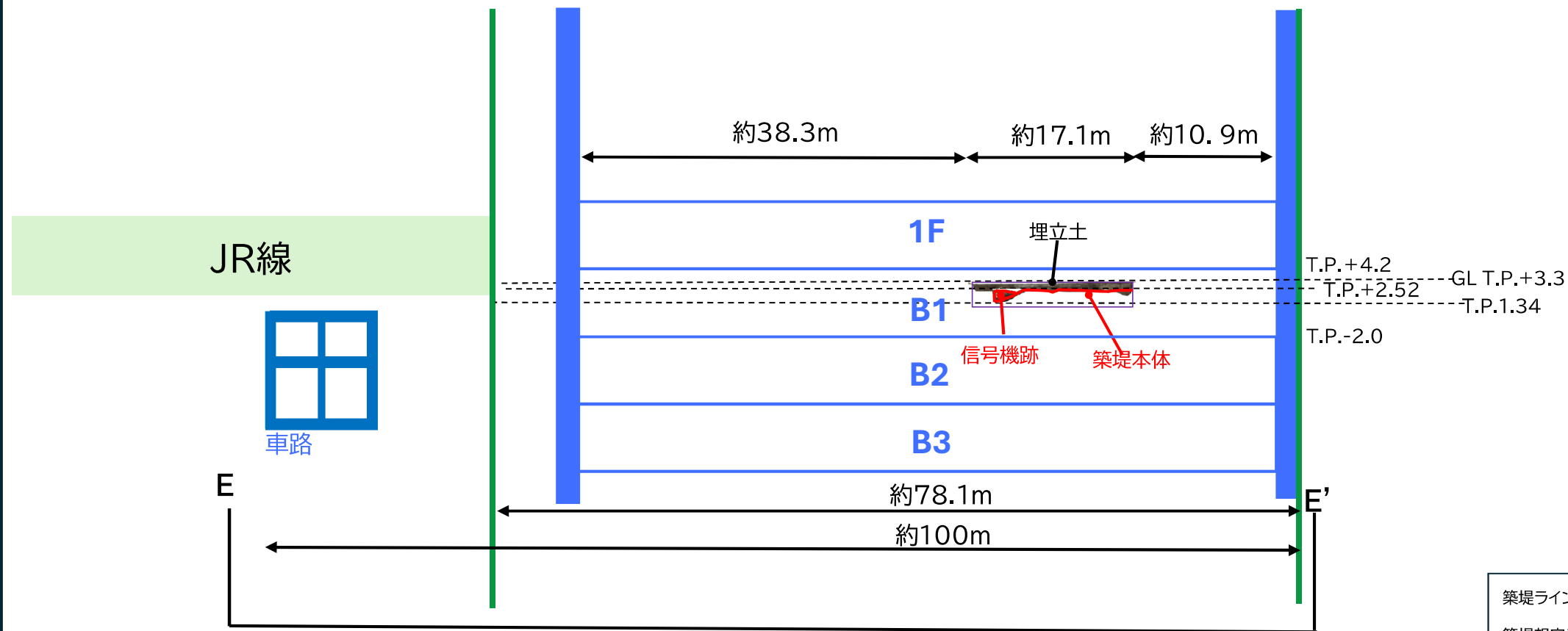
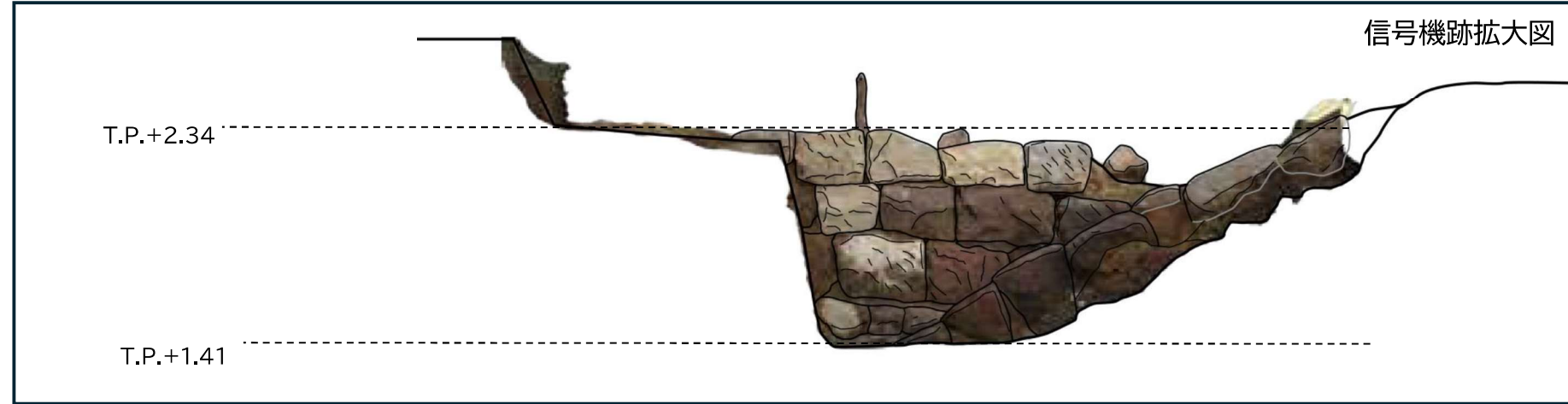
非公開資料

非公開資料

5街区建物部A-A'断面



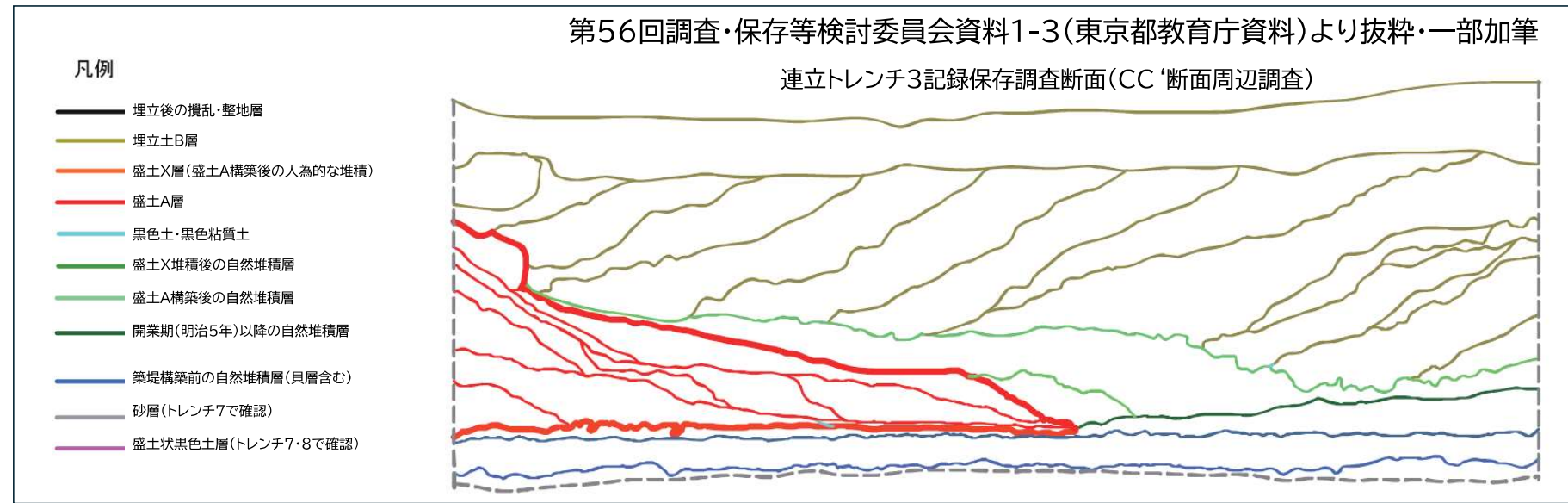
6街区建物部E-E'断面



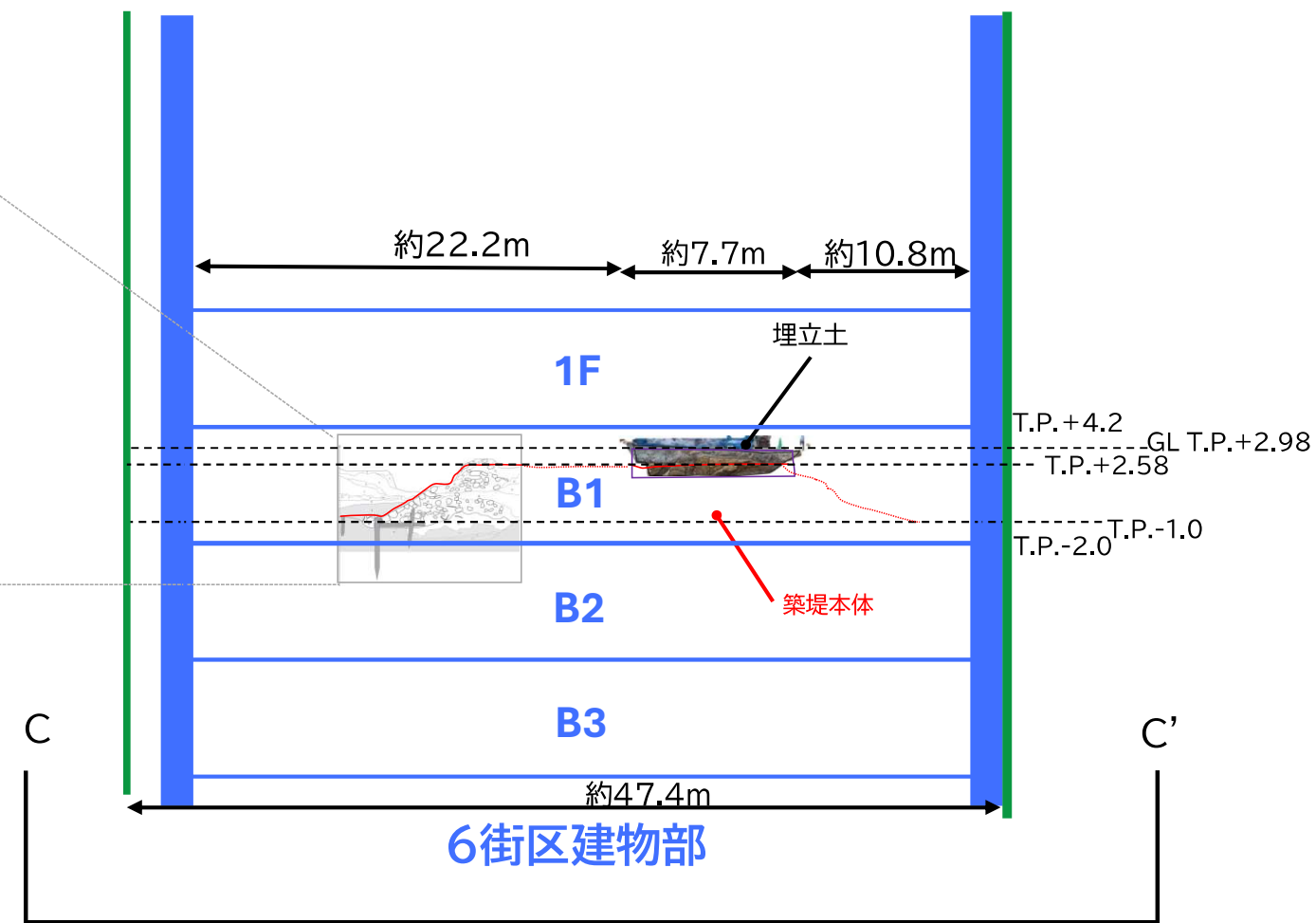
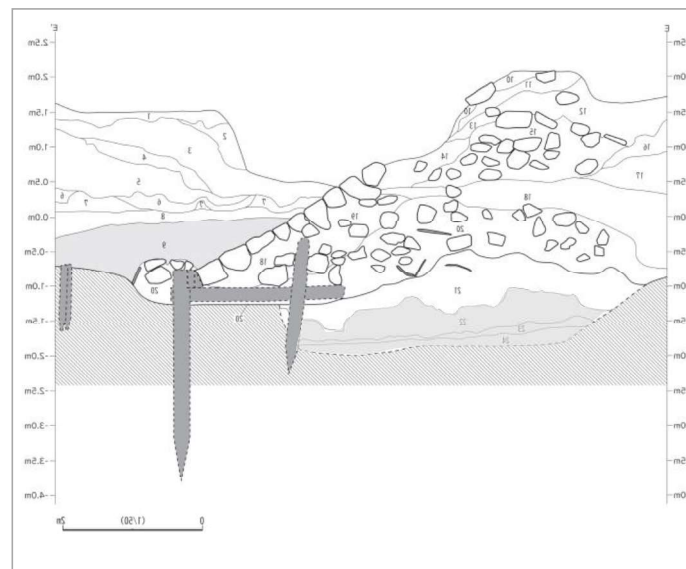
6街区建物部

築堤ライン	—
築堤想定ライン	⋯
敷地範囲	■
建物外形	■

6街区建物部C-C' 断面



仮車路部調査報告書より抜粋



築堤ライン	— (Red solid line)
築堤想定ライン	- - - (Red dotted line)
敷地範囲	■ (Green rectangle)
建物外形	■ (Blue rectangle)

6街区建物部(50m)・5・6街区間(50m)における現地保存の検討 第62回委員会(2025年12月)

線路直下での地下車路設置に伴い、大規模掘削による膨大な事業費の増加(+1,000億円)と工期の長期化(+10年)



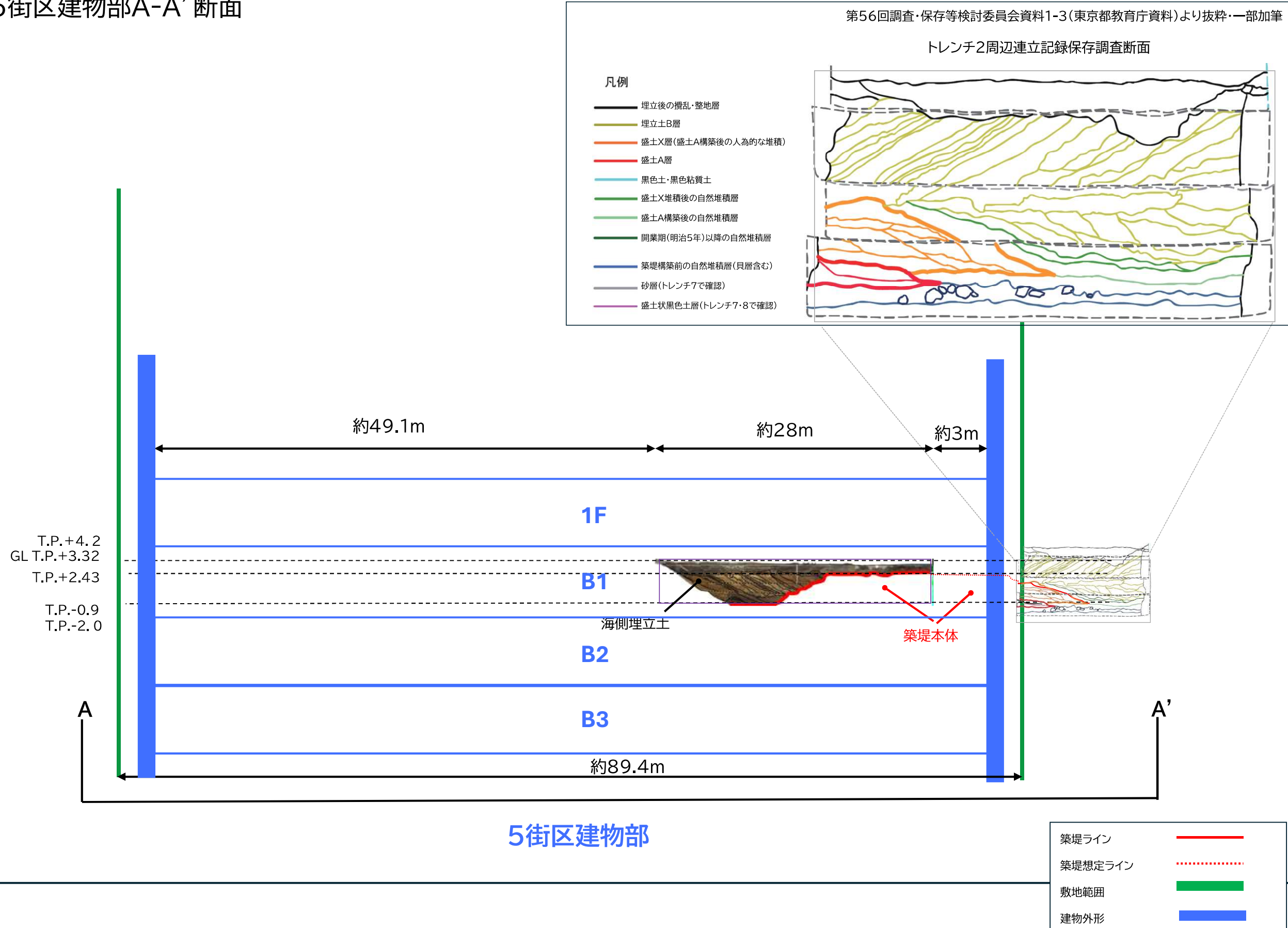
12

- 2,000億~3,000億程度の価値棄損
- 日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素GX)」の実装が困難
- 車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題

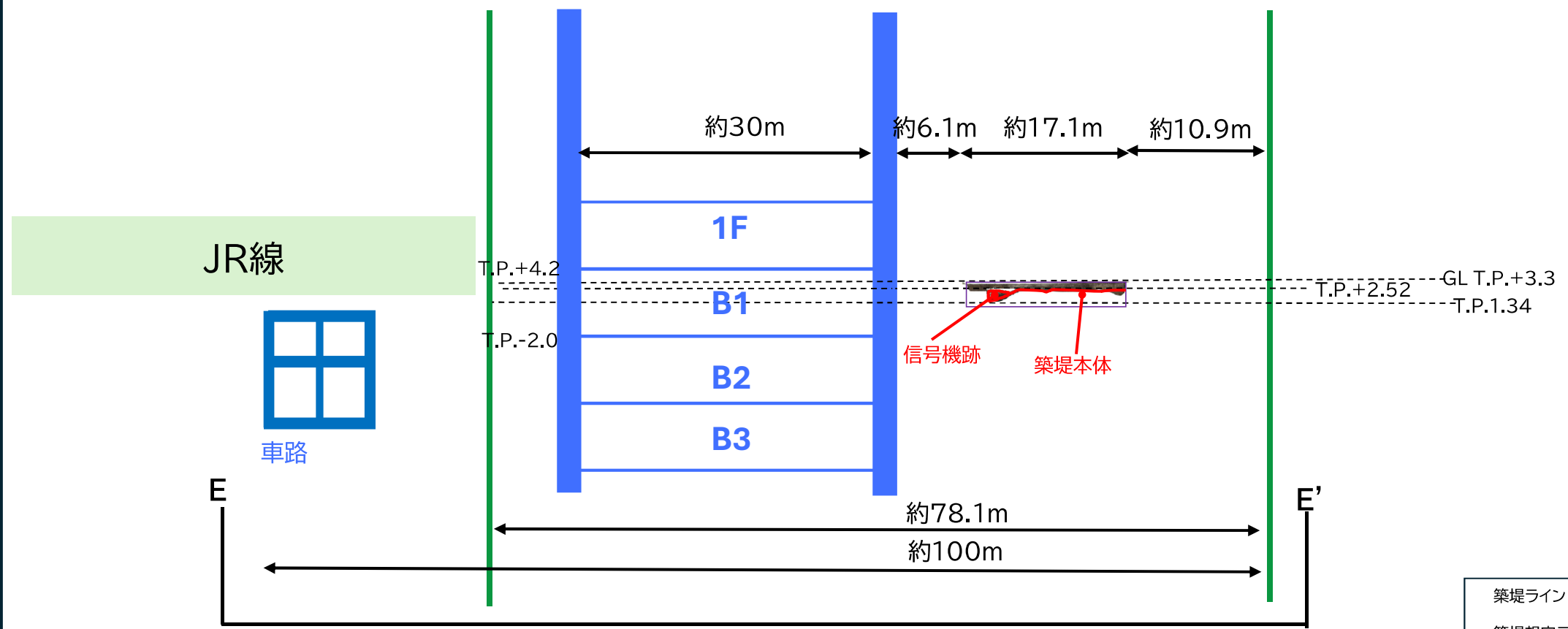
非公開資料

非公開資料

5街区建物部A-A'断面



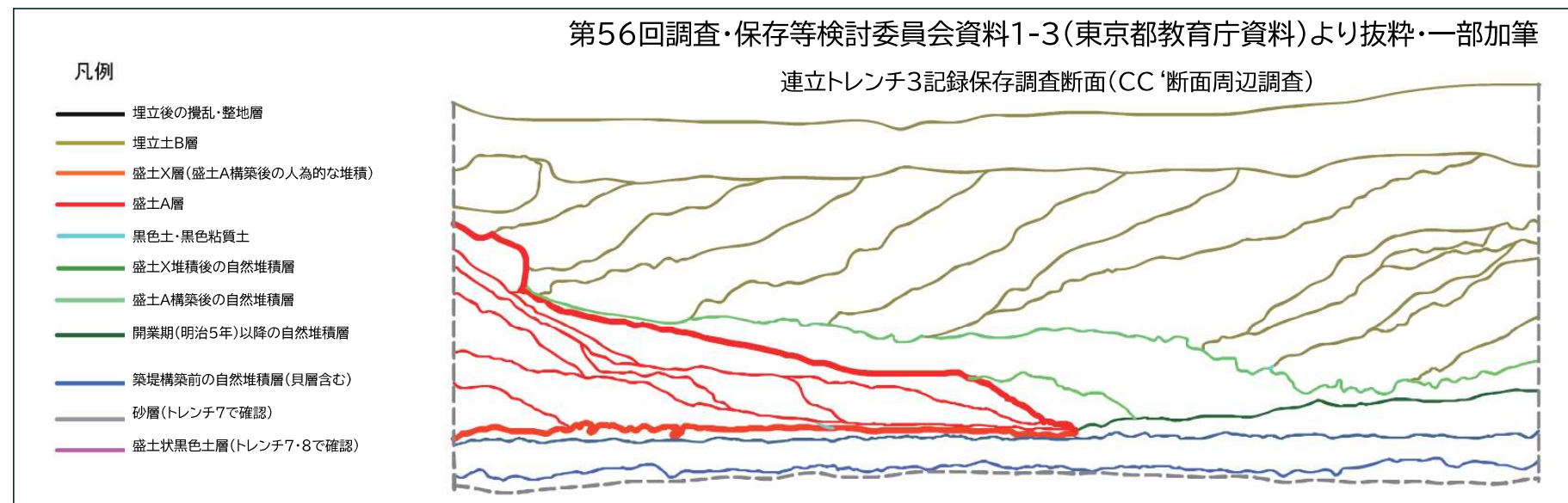
6街区建物部E-E'断面



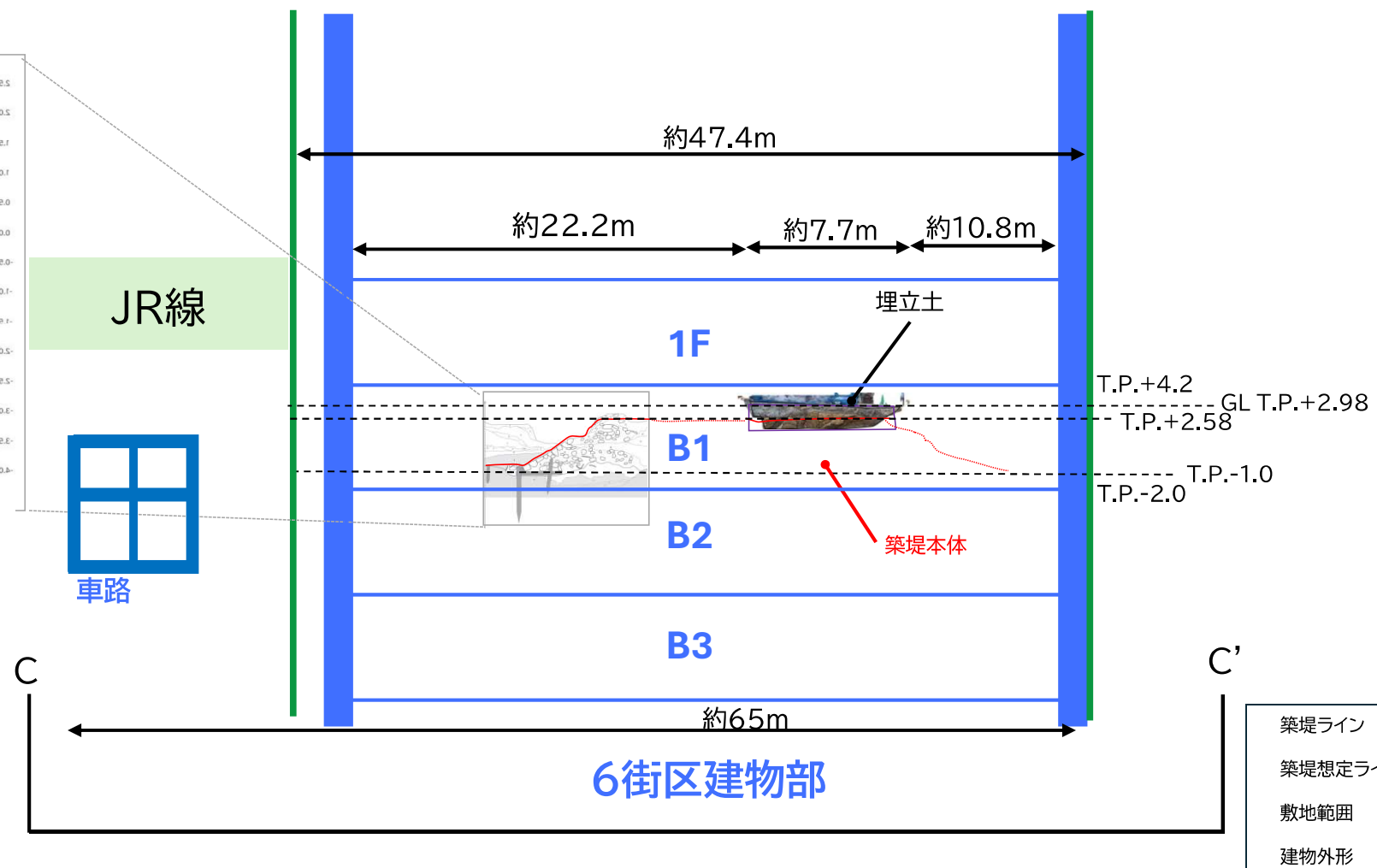
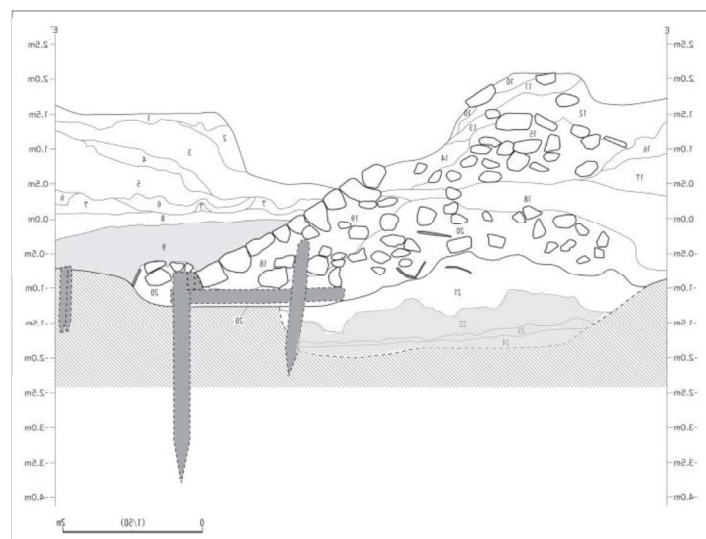
6街区建物部

築堤ライン	— (Red solid line)
築堤想定ライン	⋯ (Red dotted line)
敷地範囲	— (Green solid line)
建物外形	— (Blue solid line)

6街区建物部C-C' 断面



仮車路部調査報告書より抜粋



<追加検討>

第63回委員会(2026年1月)

5街区建物部(25m)・5・6街区間(50m)・6街区(25m)における現地保存の検討

線路直下での地下車路設置に伴い、大規模掘削による膨大な事業費の増加(+1,000億円)と工期の長期化(+10年)



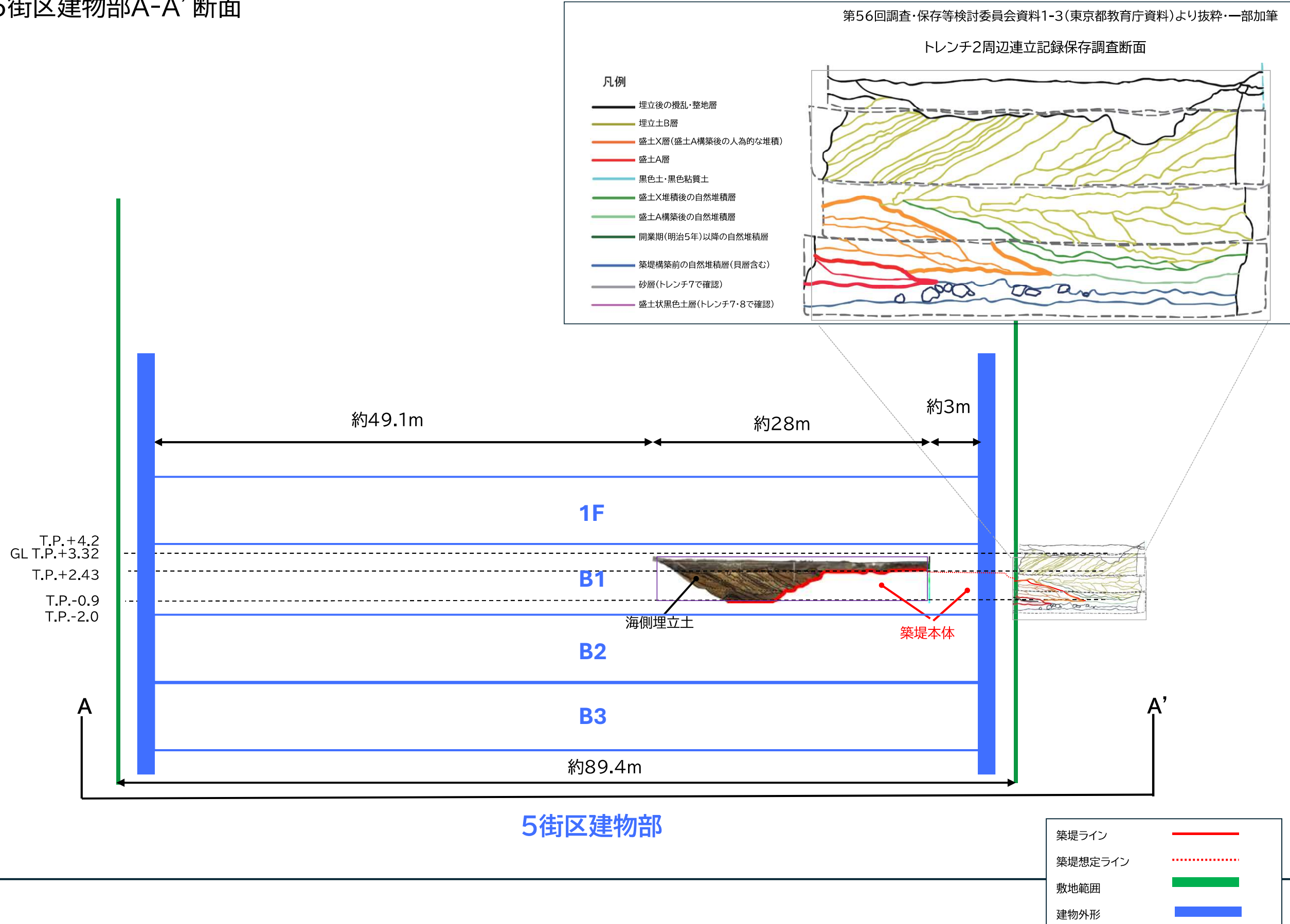
⑭

- 2,000億~3,000億程度の価値棄損
- 日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難
- 車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題

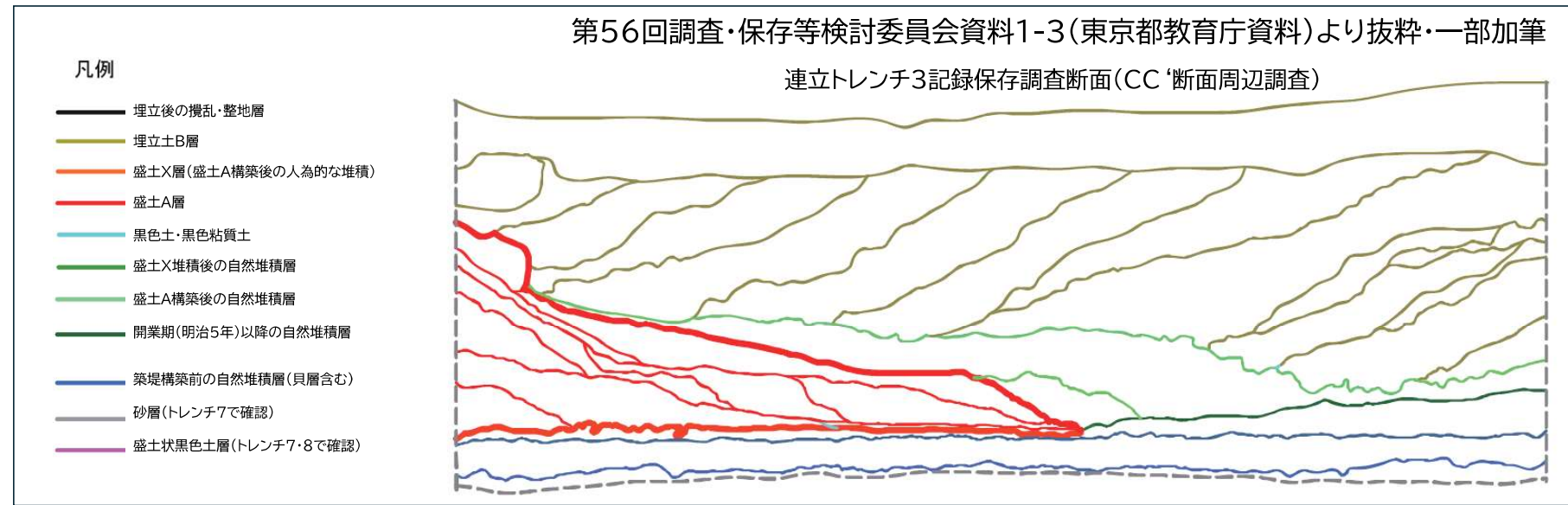
非公開資料

非公開資料

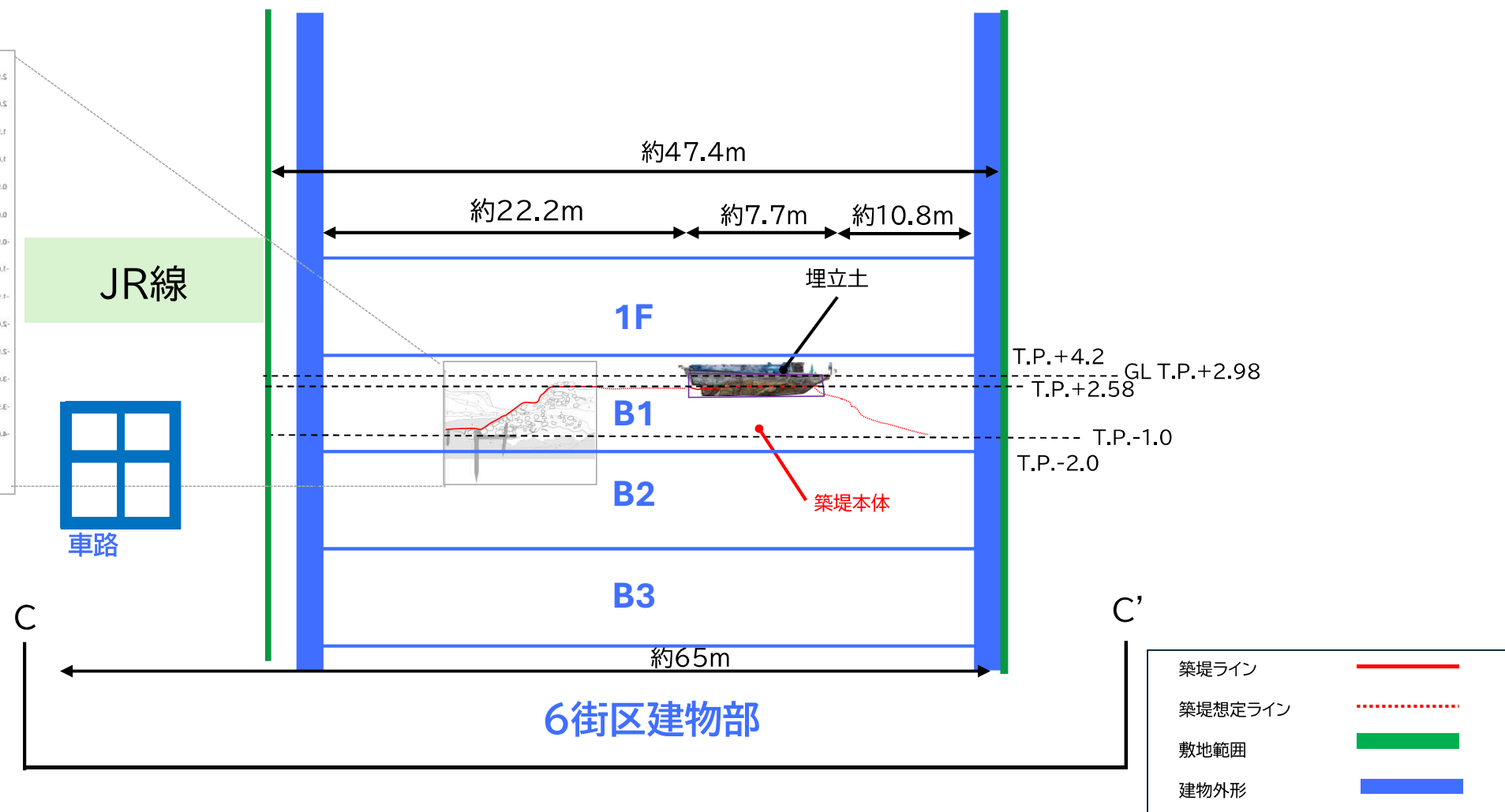
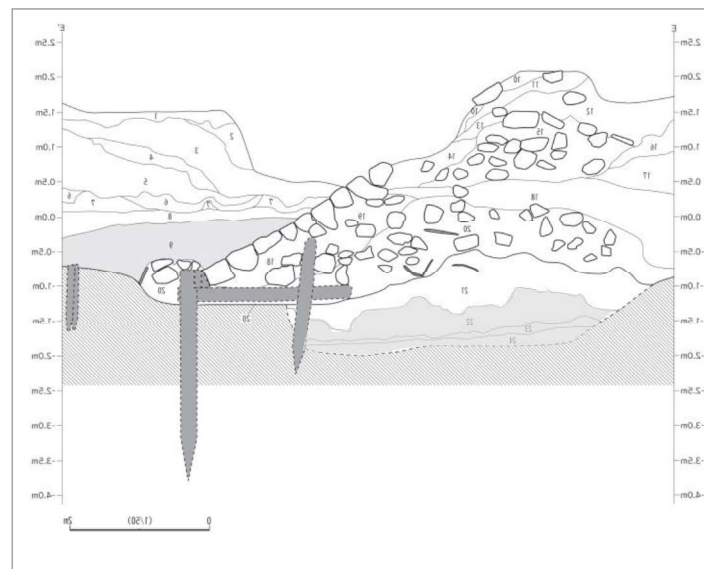
5街区建物部A-A'断面



### 6街区建物部C-C' 断面



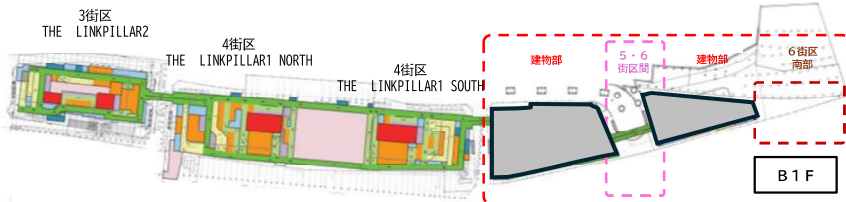
仮車路部調査報告書より抜粋



基本計画 第54回委員会(2025年4月)

1～6街区全体のまちづくりを早期に完成させ、『国際交流拠点・品川』の早期実現に貢献

「地球益」の実現を目指し「国際イノベーション拠点」を形成するため重点的に取り組む三本柱



人財・叡智  
～真才が輝く知の空間～



秀でた子育ての環境・仲長しスモリング  
構想例： 社団法人大学、国際バカロレア教育

医療  
～健康寿命100歳社会～



最先端の早期発見  
新導入のリアルタイムアクセス  
構想例： 巨大医療施設センター、  
国際・治療ラボ

水素・GX  
～水素都市モデルの創発～



ゼロカーボン達成  
街のレジリエンス確保  
構想例： 水素燃料電池、  
水素ステーション

参考資料 1-1①

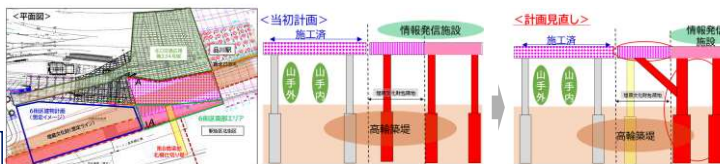
6街区南部における現地保存の検討 第54回委員会(2025年4月)

・特殊な構造架構の採用等、大幅な費用増を伴う計画変更

①



○第8橋梁部北横仕切堤を含む6街区南部の現地保存(約110m)を実現



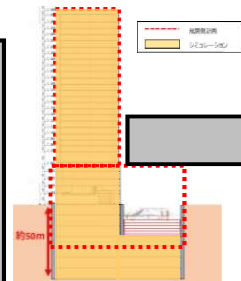
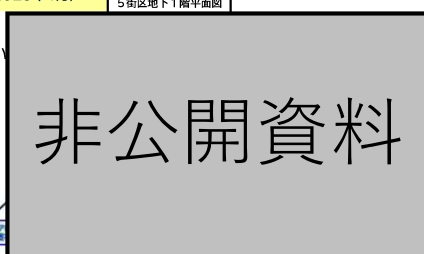
参考資料 1-1①

5街区\_高輪築堤を受け替えた構造による現地保存の検討 第54回委員会(2025年4月)

・敷地形状及び建物構造上、隣接地(京急線)の支障が前提  
・大規模機械式駐車場が配置できず、平面駐車場を地下深くに整備せざるを得ない

②

- 施工方法により築堤の破損が生じる
- 築堤の劣化が生じ、良好な保存環境確保に課題
- 工事が膨大
- 建物収益床の棄損



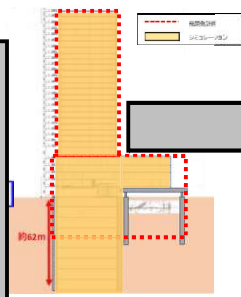
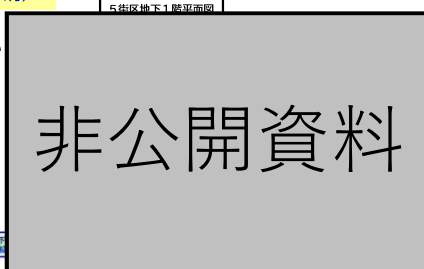
参考資料 1-1②

5街区\_高輪築堤を跨いだ構造による現地保存の検討 第54回委員会(2025年4月)

・敷地形状及び建物構造上、隣接地(京急線)の支障が前提  
・大規模機械式駐車場が配置できず、平面駐車場を地下深くに整備せざるを得ない

③

- 施工方法により築堤の破損が生じる
- 築堤の劣化が生じ、良好な保存環境確保に課題
- 工事が膨大
- 建物収益床の棄損



参考資料 1-1③

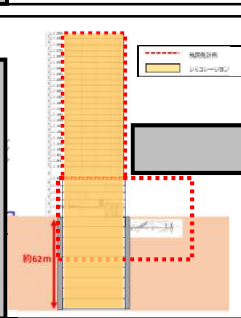
5街区\_高輪築堤を避けた構造による現地保存の検討 第54回委員会(2025年4月)

大規模機械式駐車場が配置できず、平面駐車場を地下深くに整備せざるを得ない

④

- 工事が膨大
- 建物収益床の棄損

※大深度の掘削を前提にした建築計画の実現は困難



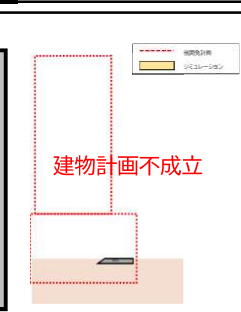
参考資料 1-1④

6街区\_高輪築堤を避けた構造による現地保存の検討 第54回委員会(2025年4月)

高輪築堤面積が建物範囲の大部分を占め建物コアや駐車場等が不成立

⑤

- 事業採算性の成立を前提とした場合、建物計画の策定不可



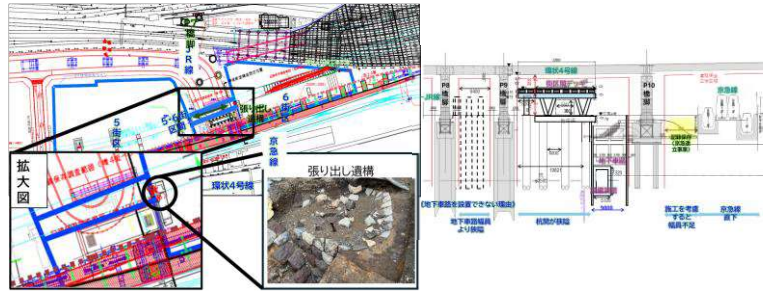
参考資料 1-1⑤

5・6街区間における現地保存の検討 第54回委員会(2025年4月)

鉄道や道路構造物等に挟まれた狭い空間において、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

○地下車路と設備洞道が高輪築堤(信号機跡含む)と全面的に重複



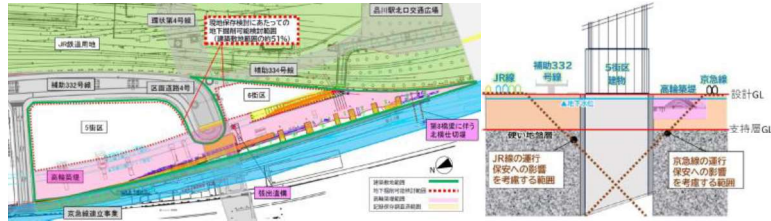
参考資料 1-⑥

全面的な現地保存の検討 第58回委員会(2025年8月)

地下掘削可能検討範囲は建築敷地範囲の約51%

⑦

○大深度の掘削を前提にした建築計画の実現は困難



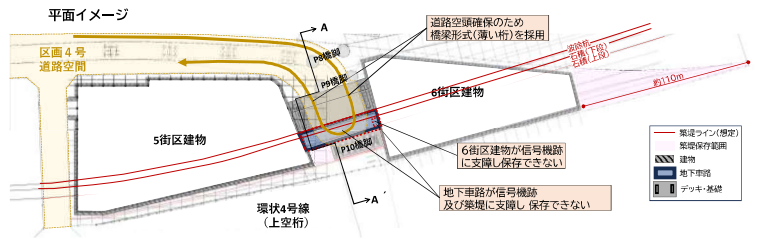
参考資料 1-⑦

5・6街区間における現地保存の検討 第61回委員会(2025年11月)

同一構造物とするシミュレーションを実施するも課題多数

⑧

○成立性の検証にあたっては、事例も少ないなかで、詳細な構造検討や協議等が必要であり、時間と費用を要する



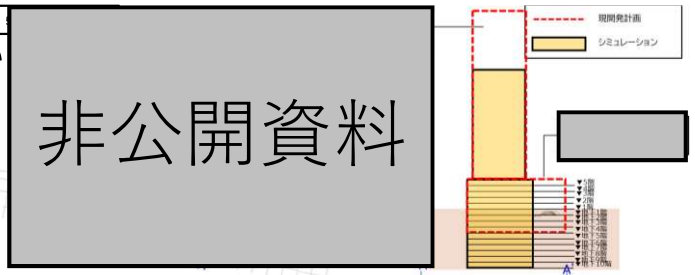
参考資料 1-⑧

5街区建物部における100m以上の現地保存の検討 第61回委員会(2025年11月)

大規模機械式駐車場が配置できず、平面駐車場を地下深くに整備せざるを得ない

⑨

- 2,000億~3,000億程度の価値棄損
- 日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材・教育・医療・水素GX)」の実装が困難
- 車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題



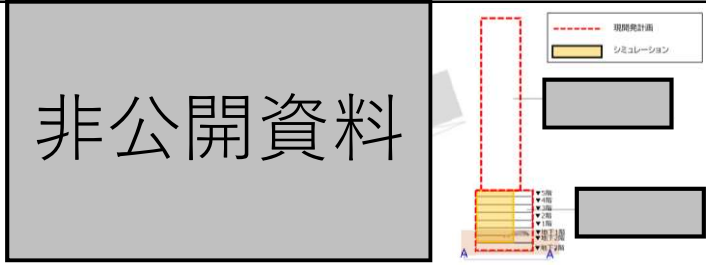
参考資料 1-⑨

6街区建物部における100m以上の現地保存の検討 第61回委員会(2025年11月)

建物コア、コアに付随する機能、車両動線等スペースの確保が出来ず、建築計画が成立しない

⑩

- 価値の毀損が膨大
- 日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材・教育・医療・水素GX)」の実装が困難



参考資料 1-⑩

⑪	<p>5街区建物部(50m)・5・6街区間(50m)における現地保存の検討 <small>第62回委員会(2025年12月)</small></p> <p>線路直下での地下車路設置に伴い、大規模掘削による膨大な事業費の増加(+600億円)と工期の長期化(+8年)</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○2,000億~3,000億程度の価値棄損</li> <li>○日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難</li> <li>○車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題</li> </ul>	非公開資料	参考資料 1-⑪
---	--	-------	----------

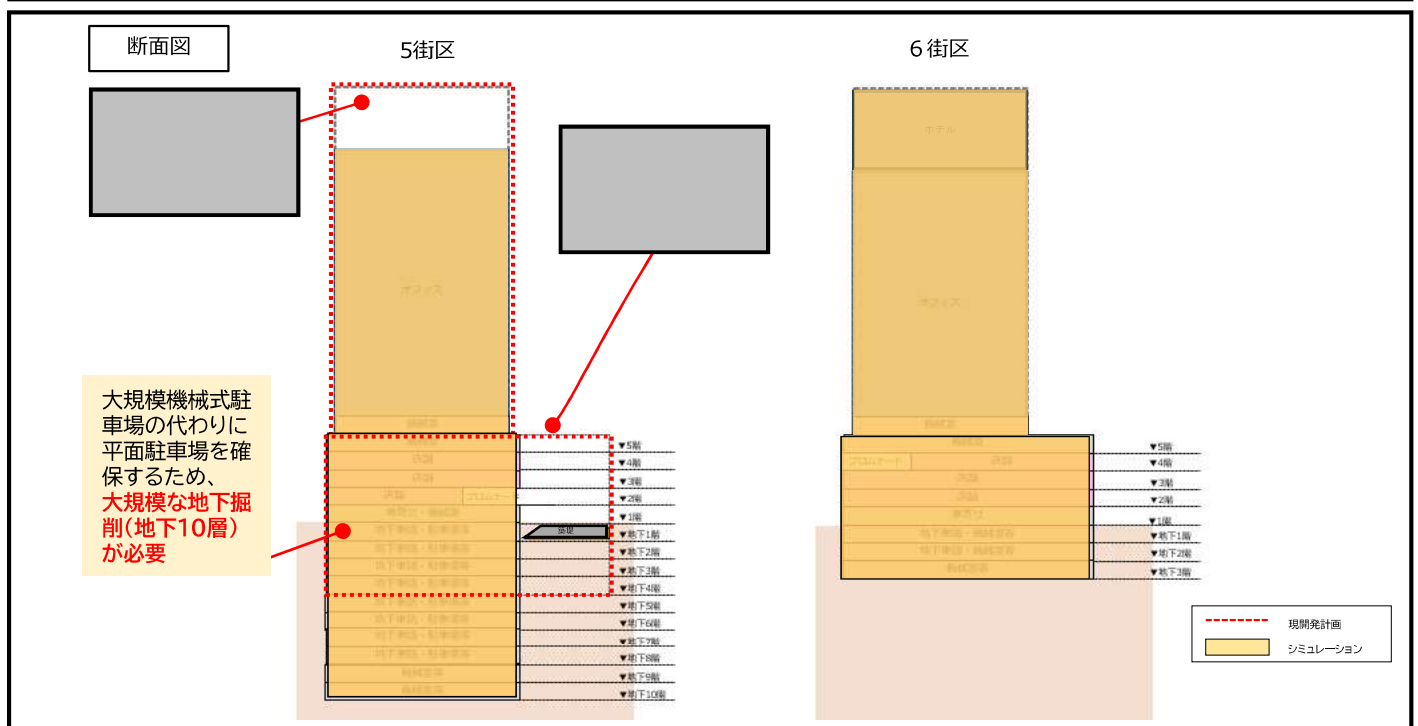
⑫	<p>6街区建物部(50m)・5・6街区間(50m)における現地保存の検討 <small>第62回委員会(2025年12月)</small></p> <p>線路直下での地下車路設置に伴い、大規模掘削による膨大な事業費の増加(+1,000億円)と工期の長期化(+10年)</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○2,000億~3,000億程度の価値棄損</li> <li>○日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難</li> <li>○車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題</li> </ul>	非公開資料	参考資料 1-⑫
---	---	-------	----------

⑬	<p>&lt;追加検討&gt; 5街区建物部(50m)・5・6街区間(50m)における現地保存の検討 <small>第63回委員会(2026年1月)</small></p> <p>線路直下での地下車路設置に伴い、大規模掘削による膨大な事業費の増加(+1,000億円)と工期の長期化(+10年)</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○2,000億~3,000億程度の価値棄損</li> <li>○日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難</li> <li>○車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題</li> </ul>	非公開資料	別紙 4-1
---	---	-------	--------

⑭	<p>&lt;追加検討&gt; 5街区建物部(25m)・5・6街区間(50m)・6街区(25m)における現地保存の検討 <small>第63回委員会(2026年1月)</small></p> <p>線路直下での地下車路設置に伴い、大規模掘削による膨大な事業費の増加(+1,000億円)と工期の長期化(+10年)</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○2,000億~3,000億程度の価値棄損</li> <li>○日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難</li> <li>○車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題</li> </ul>	非公開資料	別紙 4-2
---	--	-------	--------

5街区建物部(50m)と5・6街区間(50m)において、築堤部100m以上を現地保存をした場合の開発計画  
(※車路の位置について、6街区への接続位置を変更し再検討を実施)

# 非公開資料

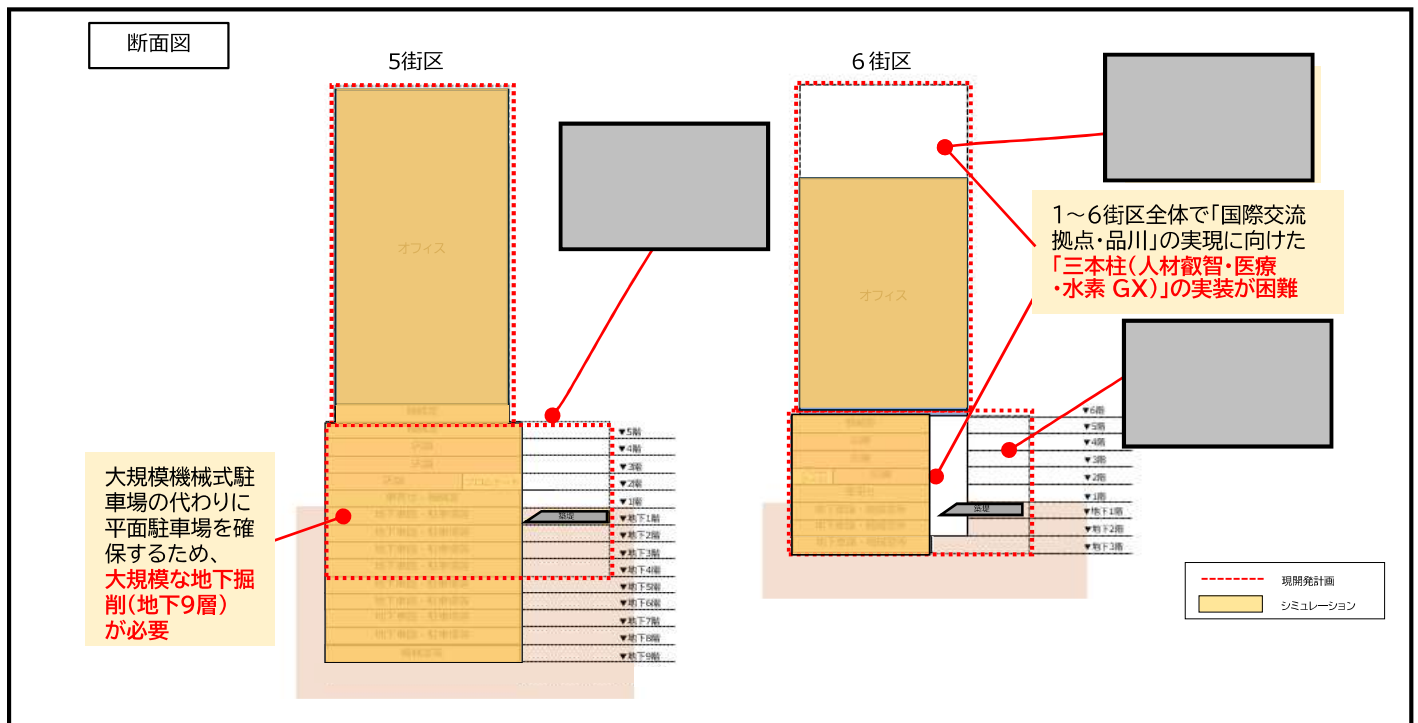


## ■ 開発計画への影響

- 線路直下における地下車路設置に伴う大規模掘削や、開発計画として約2,000~3,000億円程度の価値棄損
- 日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難
- 車両動線上で交錯部が生じ、安全面に課題のある建築計画

5街区建物部(25m)と5・6街区間(50m)6街区建物部(25m)において、  
築堤部100m以上を現地保存をした場合の開発計画

# 非公開資料



## ■ 開発計画への影響

- ・線路直下における地下車路設置に伴う大規模掘削や、開発計画として約2,000~3,000億円程度の価値棄損
- ・日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難
- ・車両動線上で交錯部が生じ、安全面に課題のある建築計画

# 国際交流拠点・品川の実現に向けた、品川周辺エリアのまちづくり

(2025.2.18開催 第14回「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議資料より抜粋・一部加筆)

【別紙1】

品川まちづくり  
(2025.3.27まちびらき)



基盤整備事業



国際交流拠点・品川  
の実現

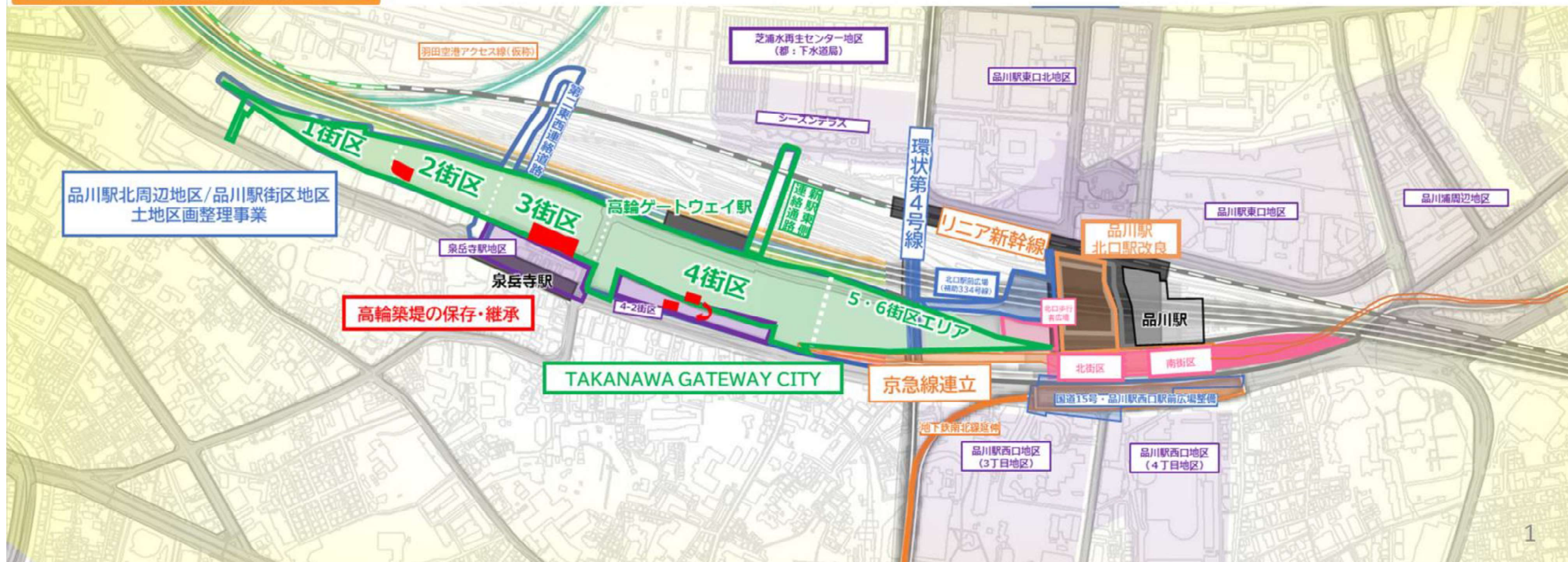


出典：品川駅 えきまちガイドライン 創造編 2023

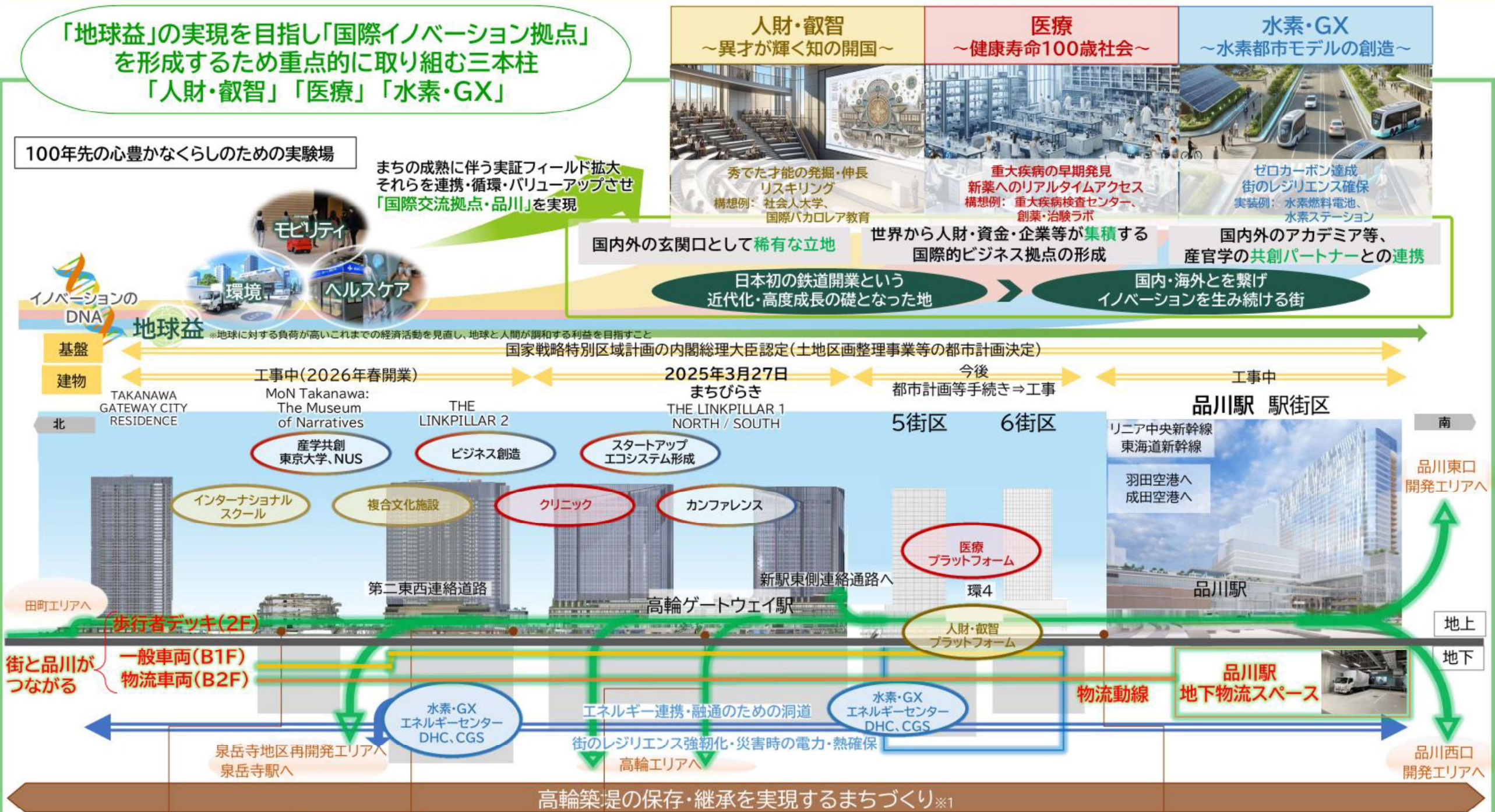
車両基地再編(2009～)



高輪築堤の保存・継承



国際交流拠点・品川の実現に向けた、品川周辺エリアにおけるまちづくりについて 【別紙4-1】  
 (2025.12.23開催 第13回「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議資料より抜粋)

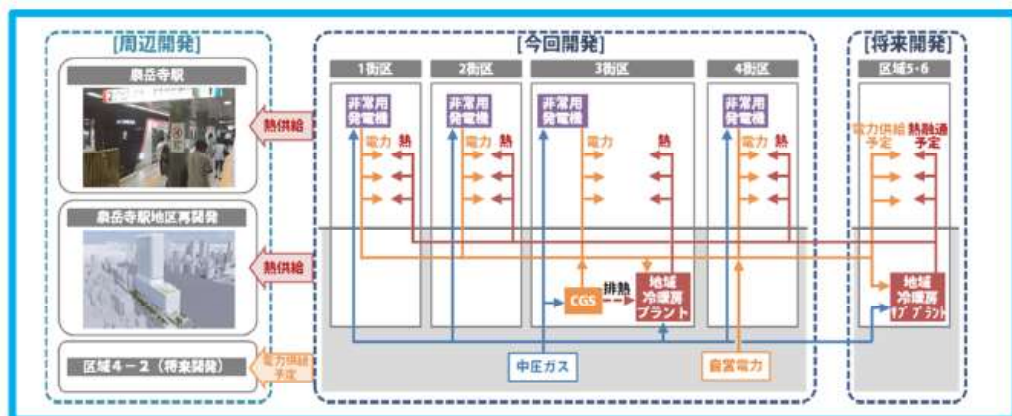
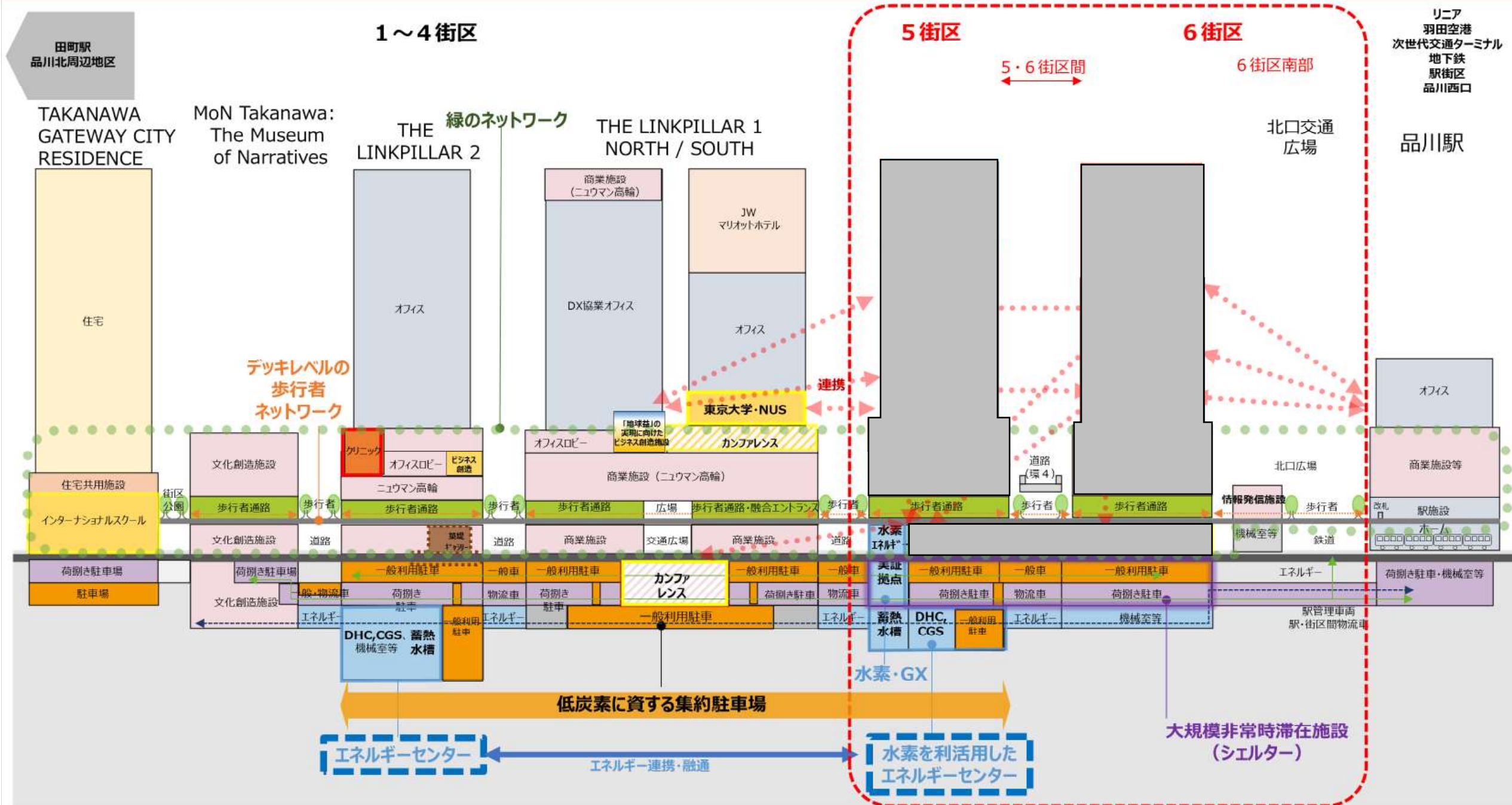


- 公園隣接部現地保存(2街区) 遺構の残存状況が良好である公園隣接部を現地保存し、築堤を身近に感じられるよう公園と一体的に整備
- 第7橋梁部現地保存(3街区) 当時の錦絵にも描かれるような特徴的な橋台部を現地保存し、鉄道開業当時の歴史や風景を感じられる空間を整備
- 信号機土台部の移築保存 鉄道らしい景観を呈する信号機土台部を含む前後の築堤を国道15号側の近隣広場へ移築保存
- 高輪築堤の記憶・連続性を表現するランドスケープイメージ
- 丁寧かつ慎重な記録保存調査の実施
- 高輪築堤の情報を発信 AR・VR等の最先端技術を活用し、高輪築堤等の歴史・文化の魅力を伝える
- 北横仕切堤の支障回避 今回計画において掘削を行わないことで支障回避(現地保存)・第8橋梁部北横仕切堤(写真は第7橋梁部の北横仕切り堤)

※1 高輪築堤整備基本計画策定委員会及び「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等において検討中

# TAKANAWA GATEWAY CITY(1~6街区)・品川駅の開発計画案について

【別紙4-2】



品川駅周辺地区地区計画企画提案書(2018)より



※5・6街区は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

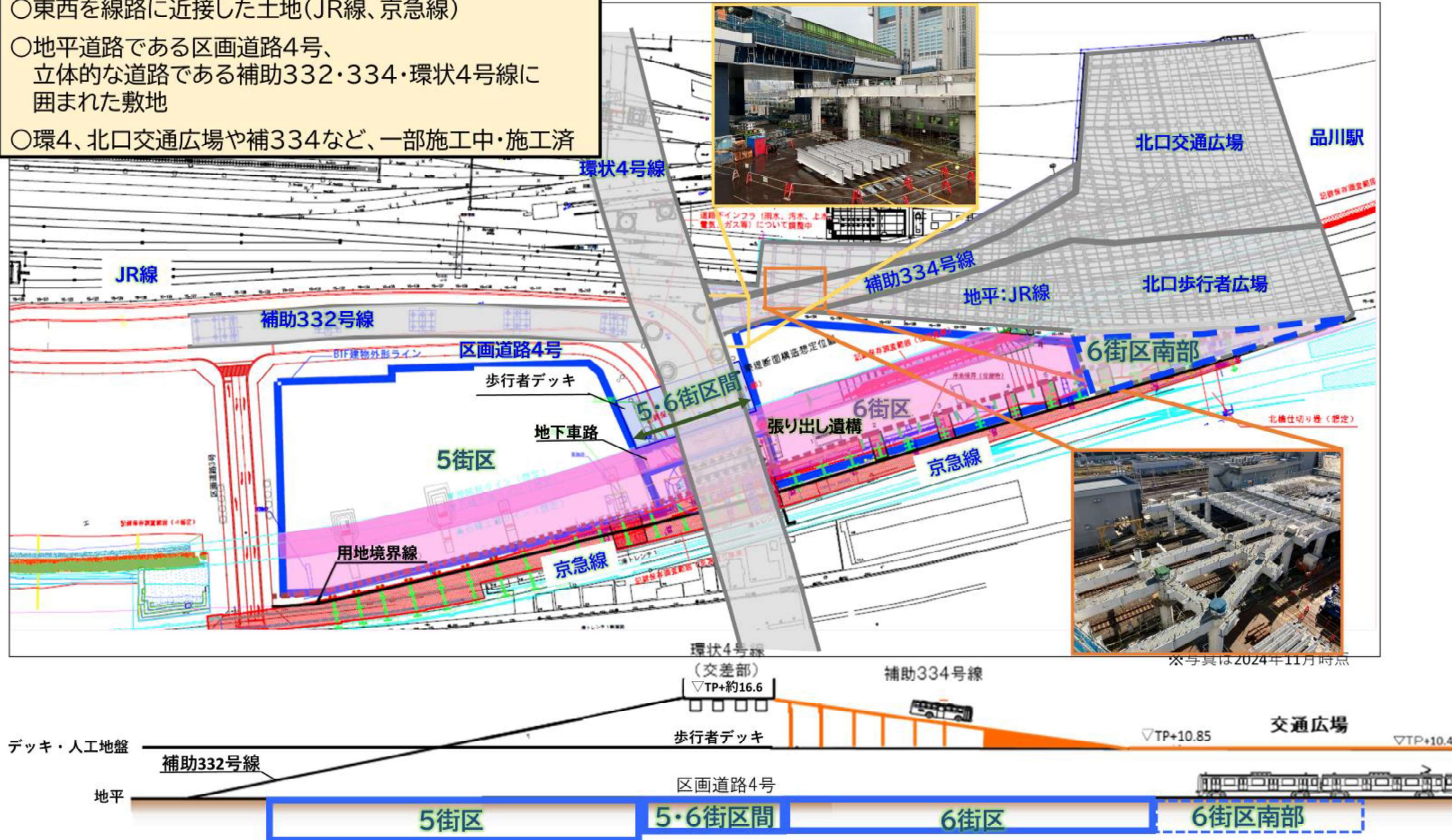
**【取扱注意】**  
本資料は無断複製・複写を禁じます

TAKANAWA GATEWAY CITY (5・6街区)開発計画策定の前提となる現況・制約条件等

【別紙4-3】

【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



【高輪築堤との関係】

- 開発計画部における築堤部面積の割合
  - ・開発計画部面積：約19,300㎡
  - ・開発計画部内築堤部面積：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



【取扱注意】  
本資料は無断複製・複写を禁じます

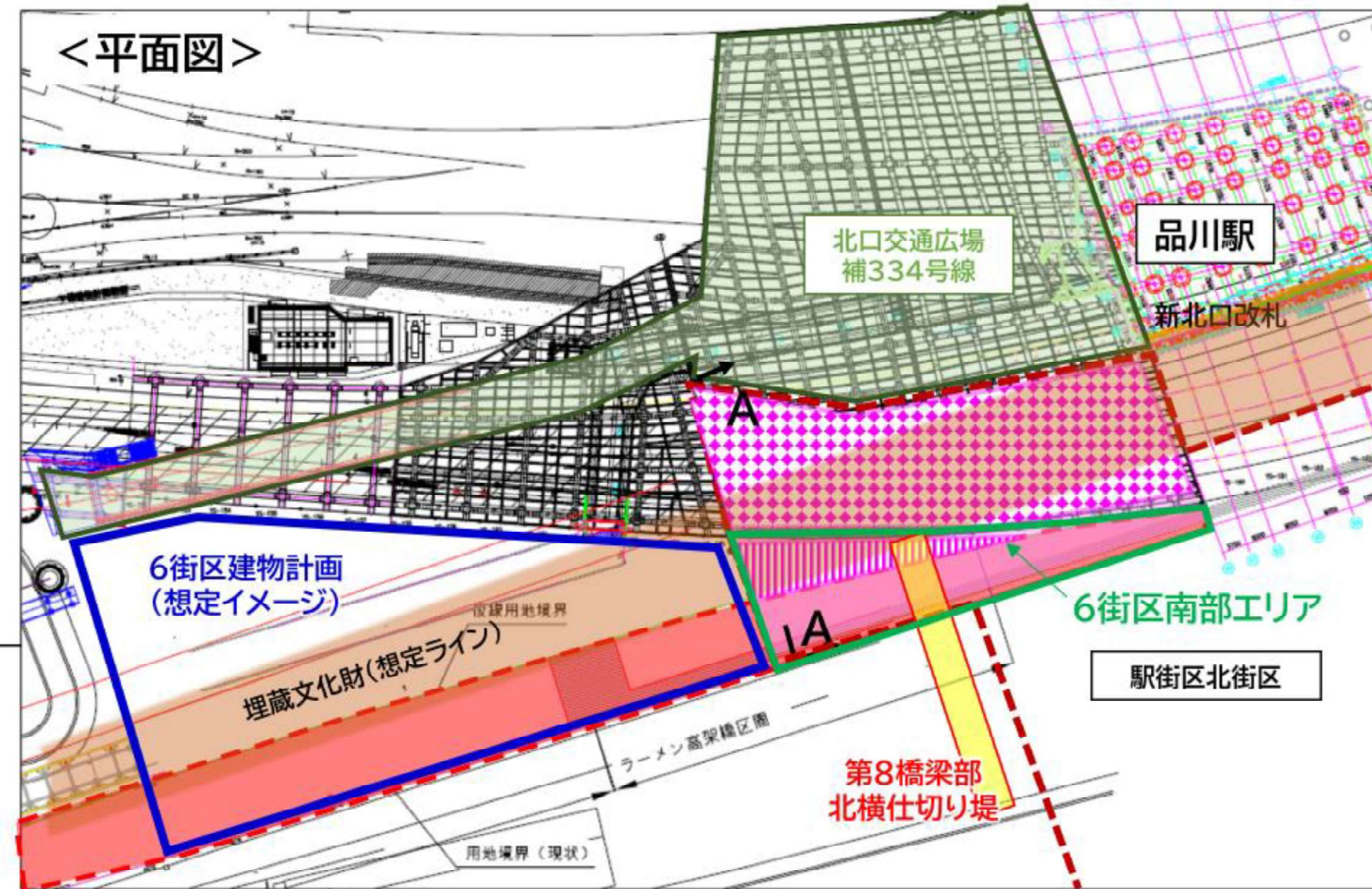
※現時点のイメージであり、今後変更となる場合があります

# 6街区南部における計画見直しを含めた現地保存の検討

【別紙5】

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

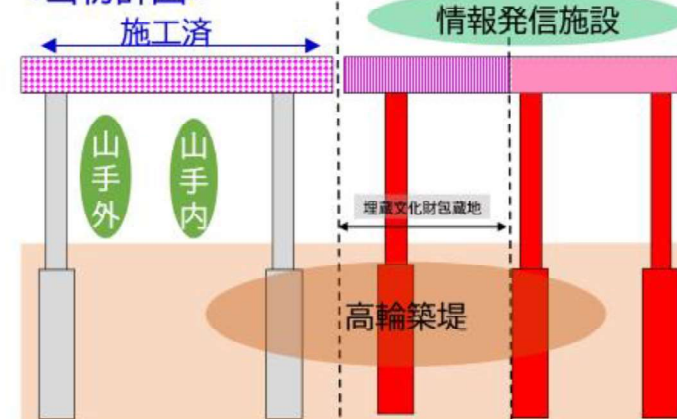
## 6街区南部の第8橋梁部北横仕切堤を含む範囲の現地保存(約115m)



### 見直し①

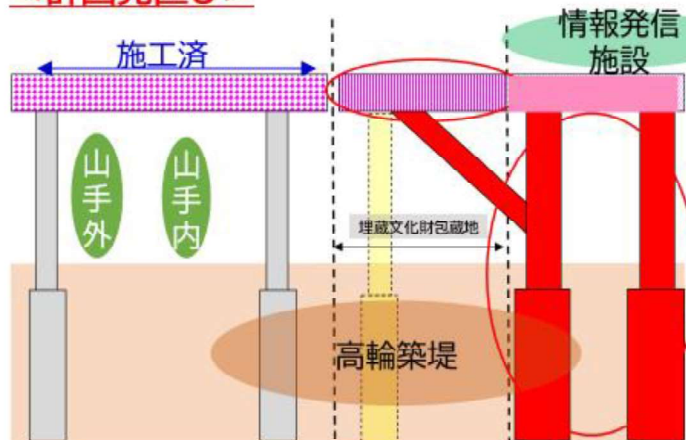
○デッキ部断面イメージ(A-A断面)

<当初計画>



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

<計画見直し>



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】



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

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

第8橋梁部 北横仕切堤

今後の計画において掘削は行わない

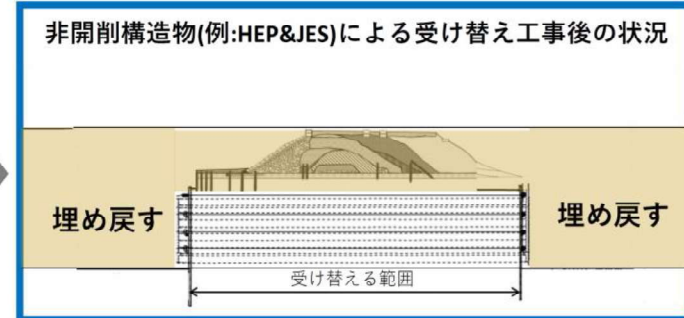
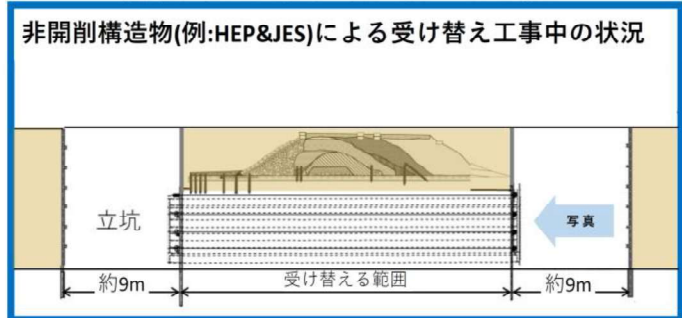
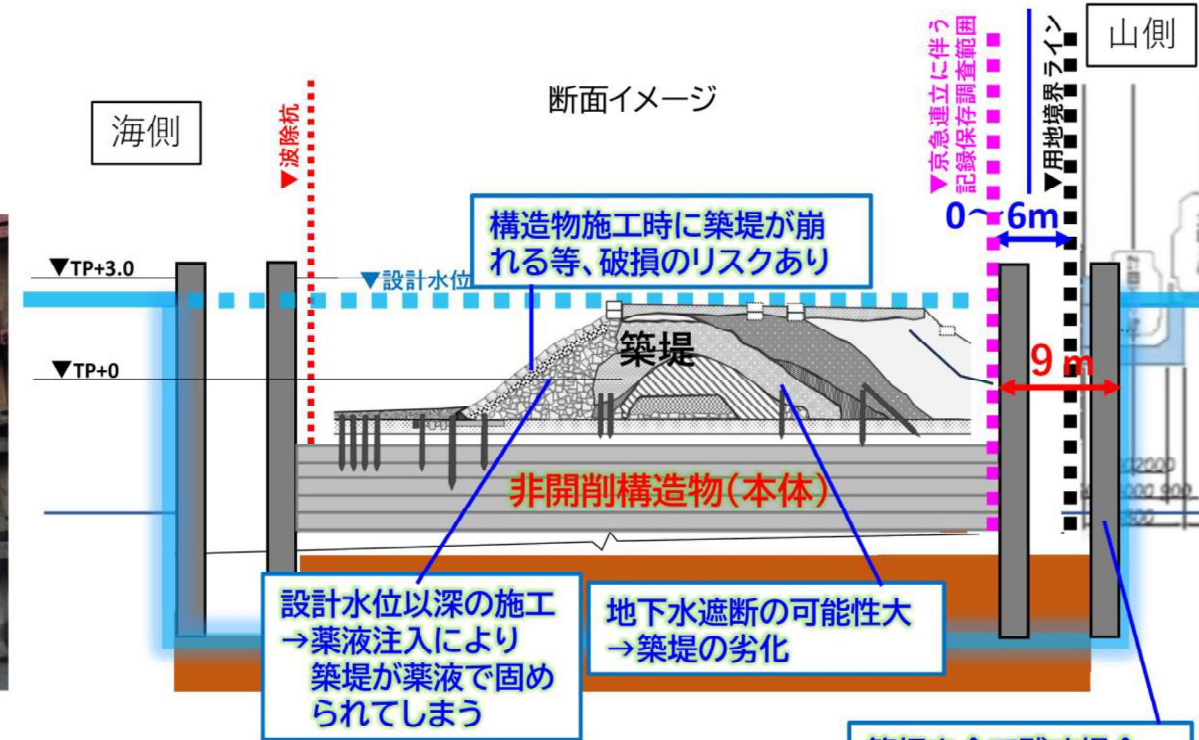
5街区における計画見直しを含めた現地保存の検討(A案その① 断面図)

【別紙6-2】

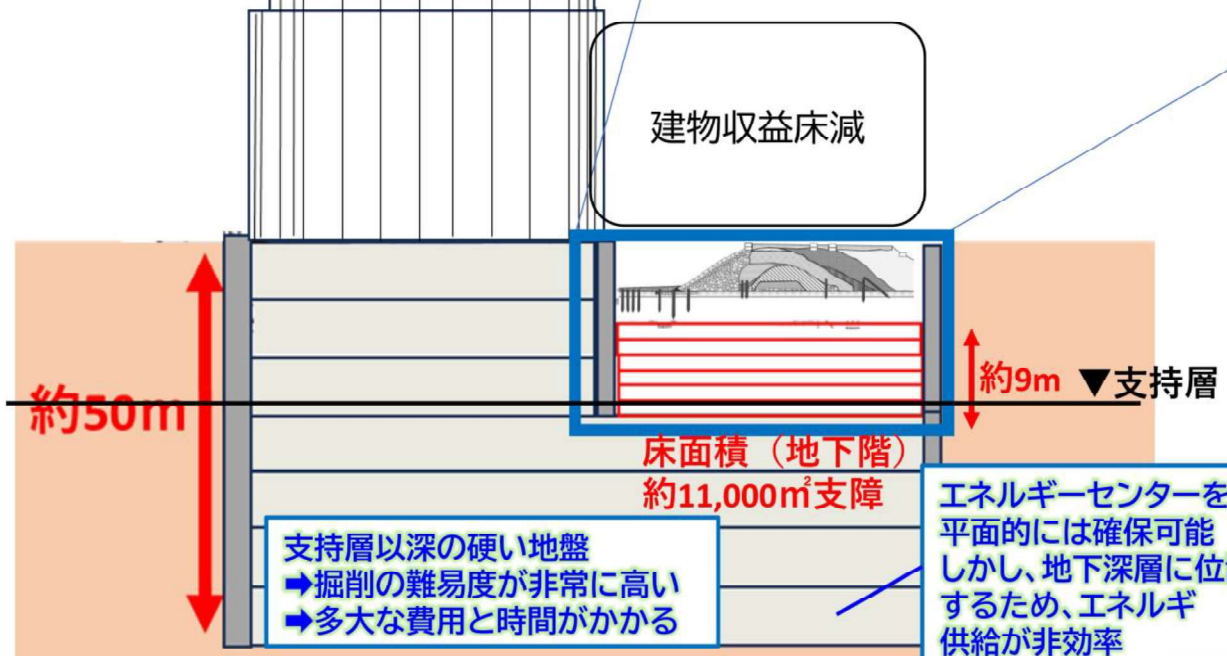
A案:  
立坑を設けて、非開削にて構造物を構築して  
築堤を受け替える  
→150m延長の立坑を設ける



※非開削構造物の例  
線路下をHEP&JES工法で施工した場合



築堤を全て残す場合、  
立坑が京急線を支障  
当社用地内に収めようと  
すると、築堤に支障する



■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㎡)

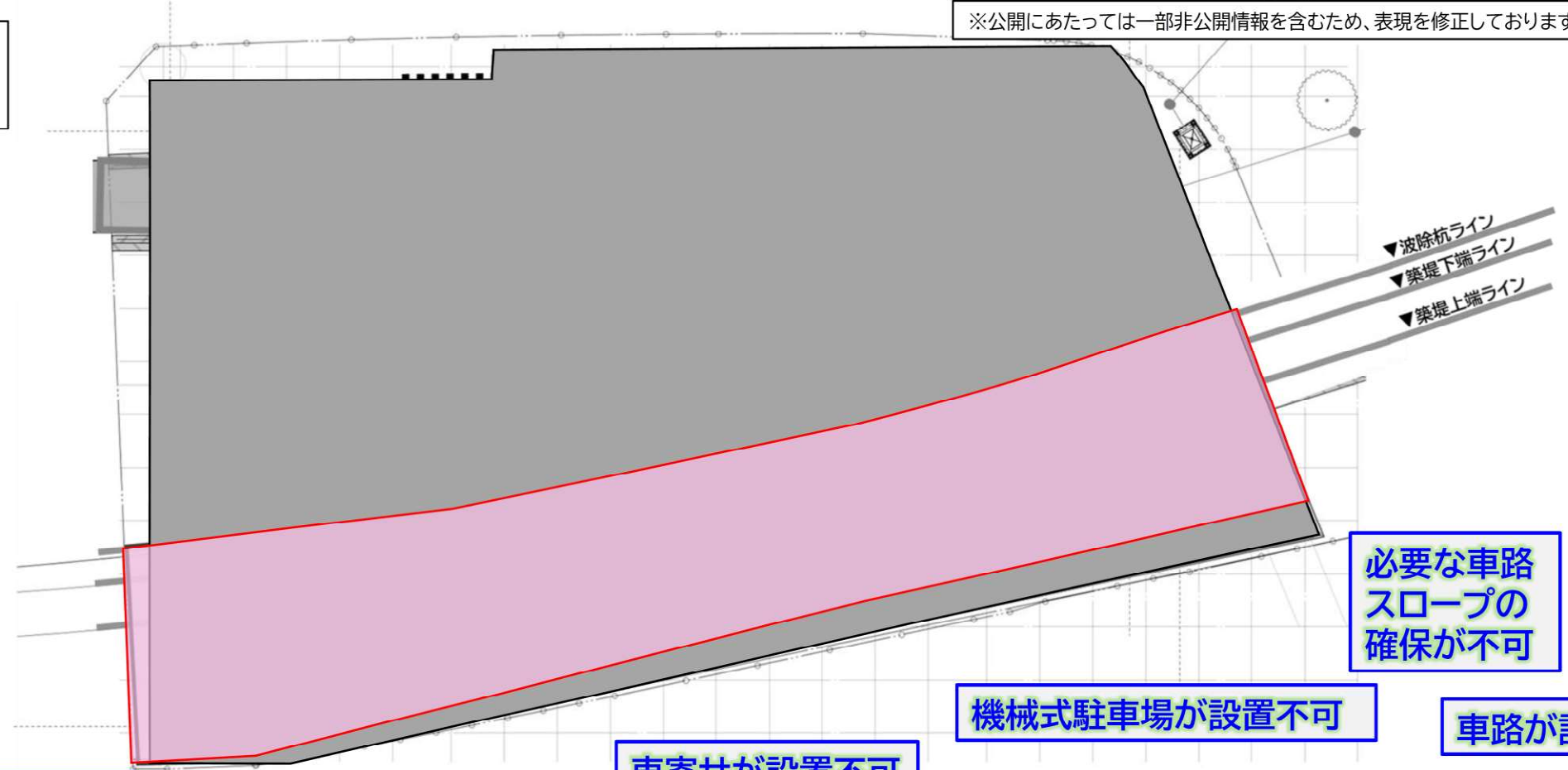
※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

5街区における計画見直しを含めた現地保存の検討(A案その② 地下1階平面図)

【別紙6-3】

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

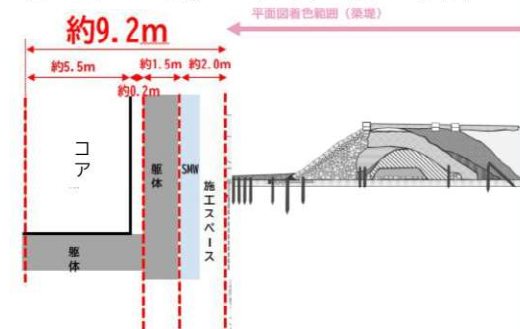
車路が設置不可

必要な車路スロープの確保が不可

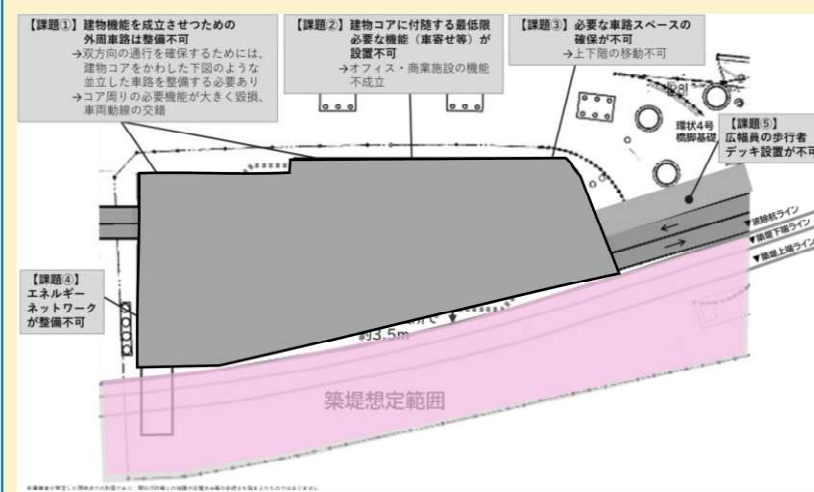
コアが設置できない

- 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

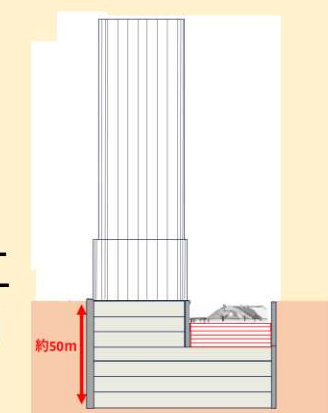


- 1~6街区・品川駅の車路ネットワークの確保不可



※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7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900億円規模の工事費増加と想定)



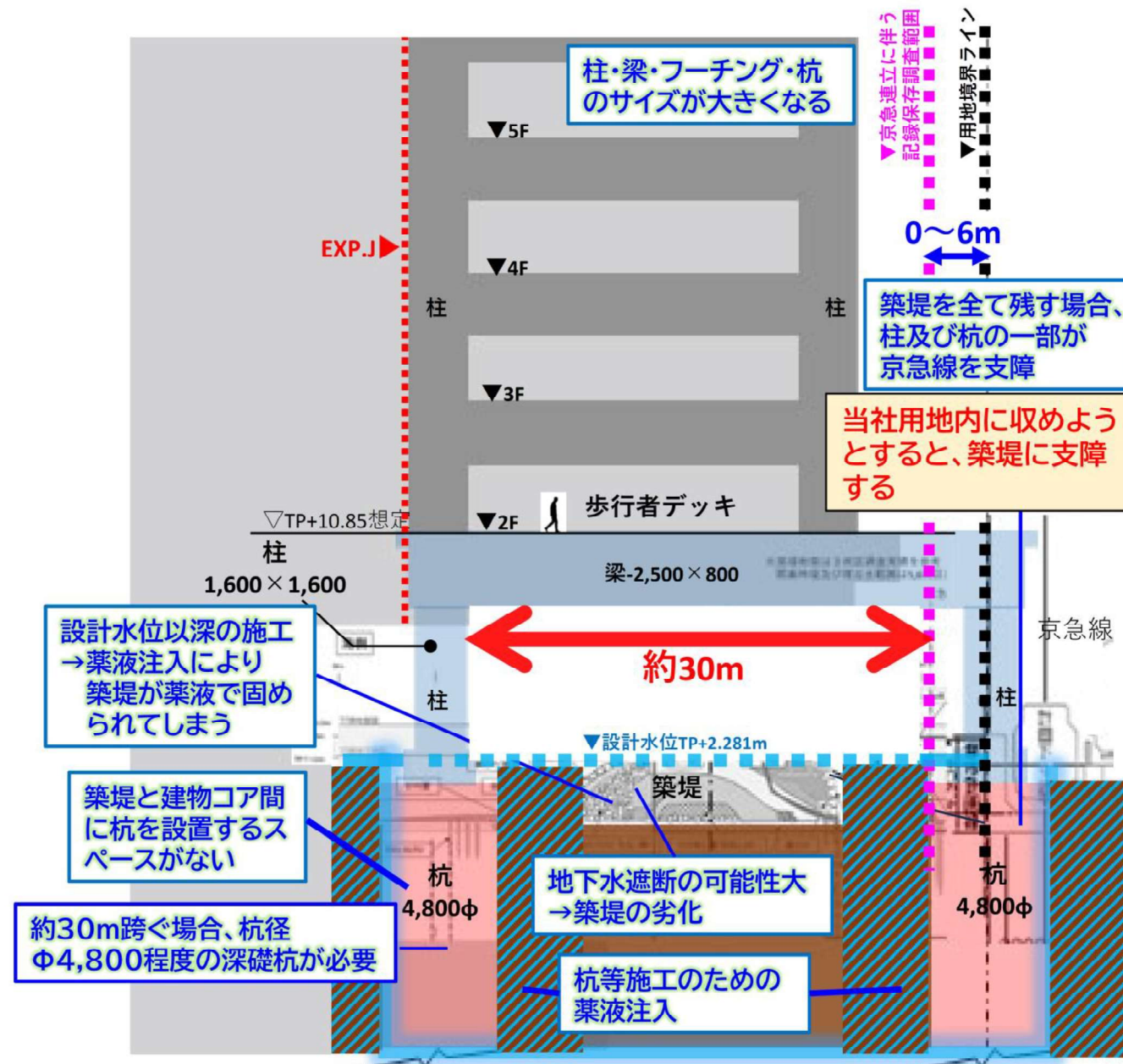
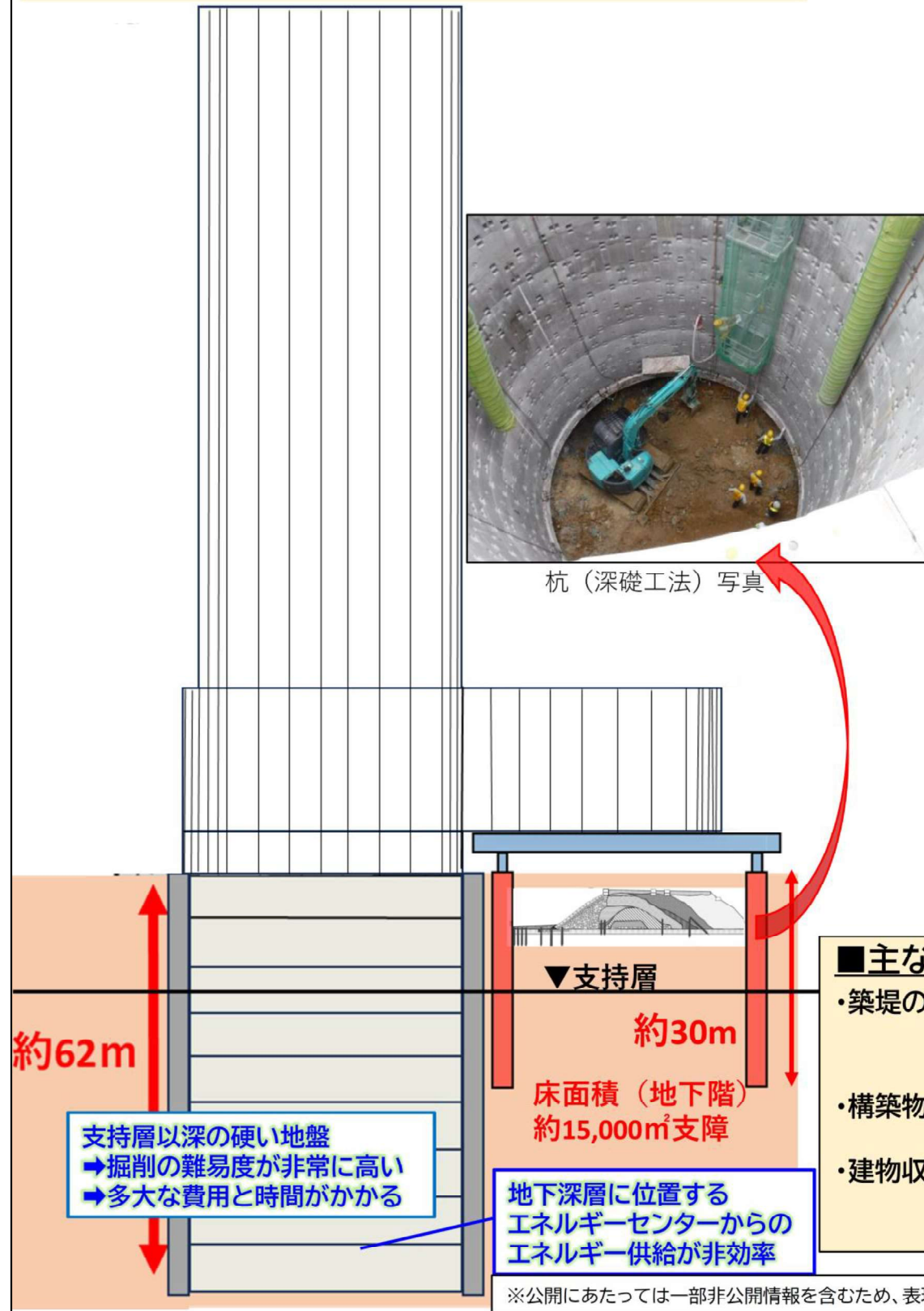
5街区における計画見直しを含めた現地保存の検討(B案その① 断面図)

【別紙6-5】

B案:  
築堤を跨いで、上部に建築物を構築する



杭（深礎工法）写真



■主な課題

- ・築堤の劣化:設計水位(地下水位)以深の大口径杭や地中梁(フーチング)施工のため  
の薬液注入に伴う地下水の遮断に対する検討が必要
- ・構築物構築費用:数百億円規模を想定
- ・建物収益床の減:築堤上部の1階設置不可(▲3,000㎡)

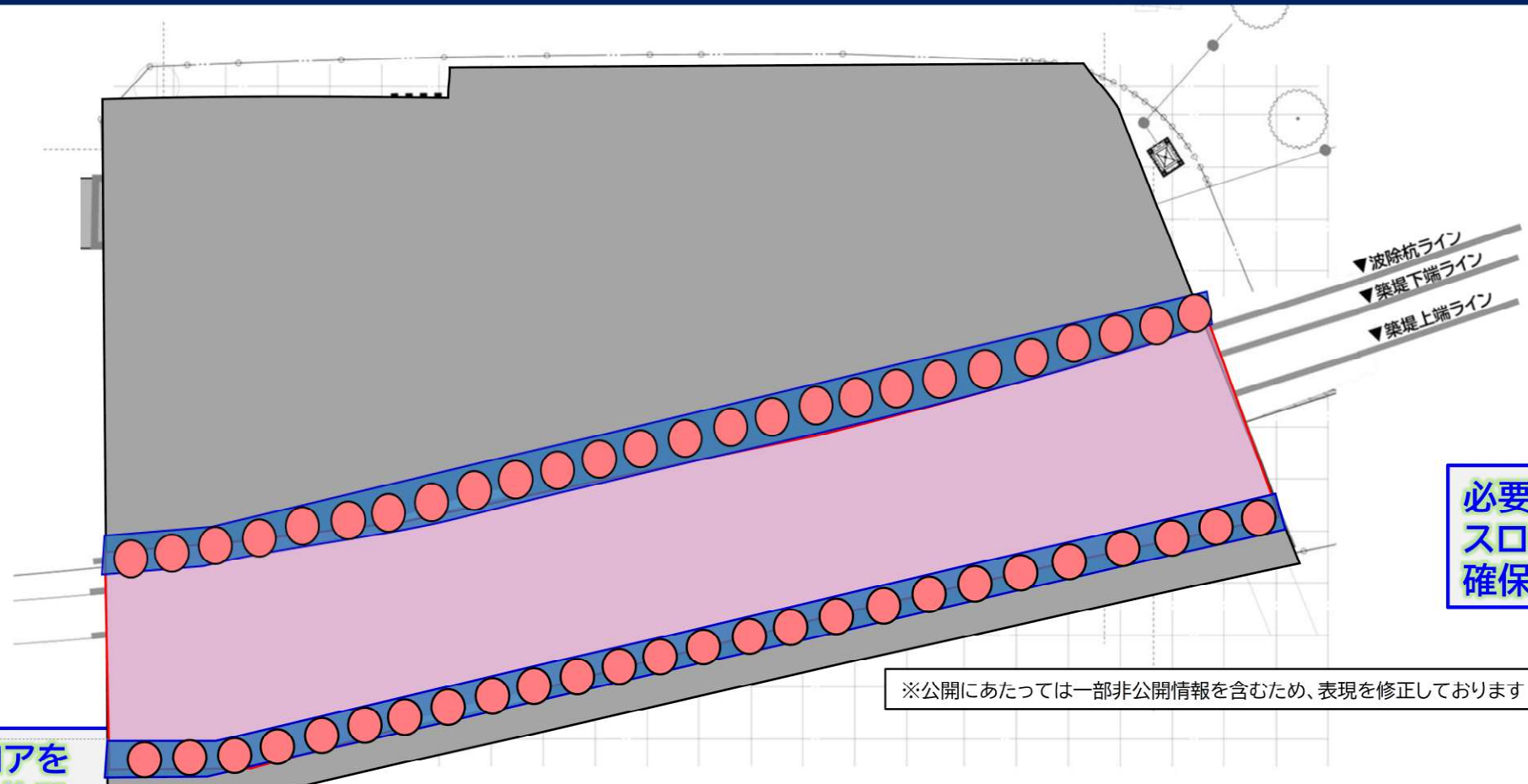
※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

5街区における計画見直しを含めた現地保存の検討(B案その② 地下1階平面図)

【別紙6-6】

5街区  
地下1階平面図

(参考)B案立面図  
築堤を跨いで現地保存



必要な車路  
スロープの  
確保が不可

※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

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

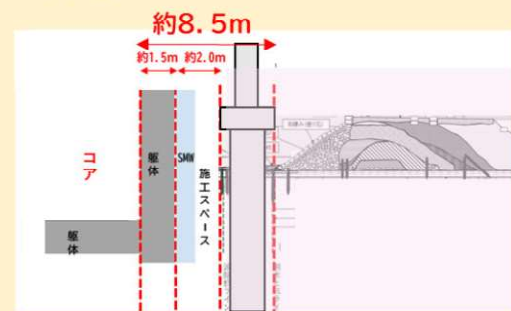
必要な車路スロープの  
確保が不可

車寄せが設置不可

機械式駐車場が設置不可

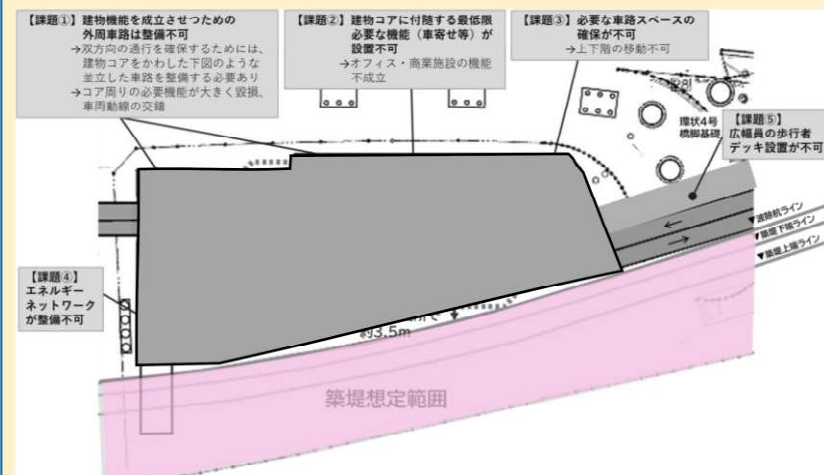
車路が設置不可

- 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

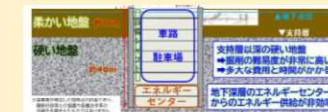
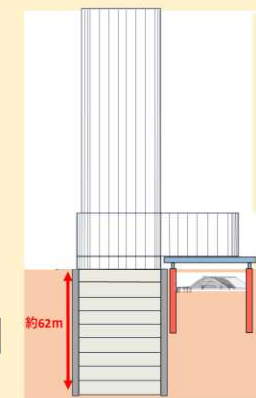
- 1~6街区・品川駅の車路ネットワークの確保不可



※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

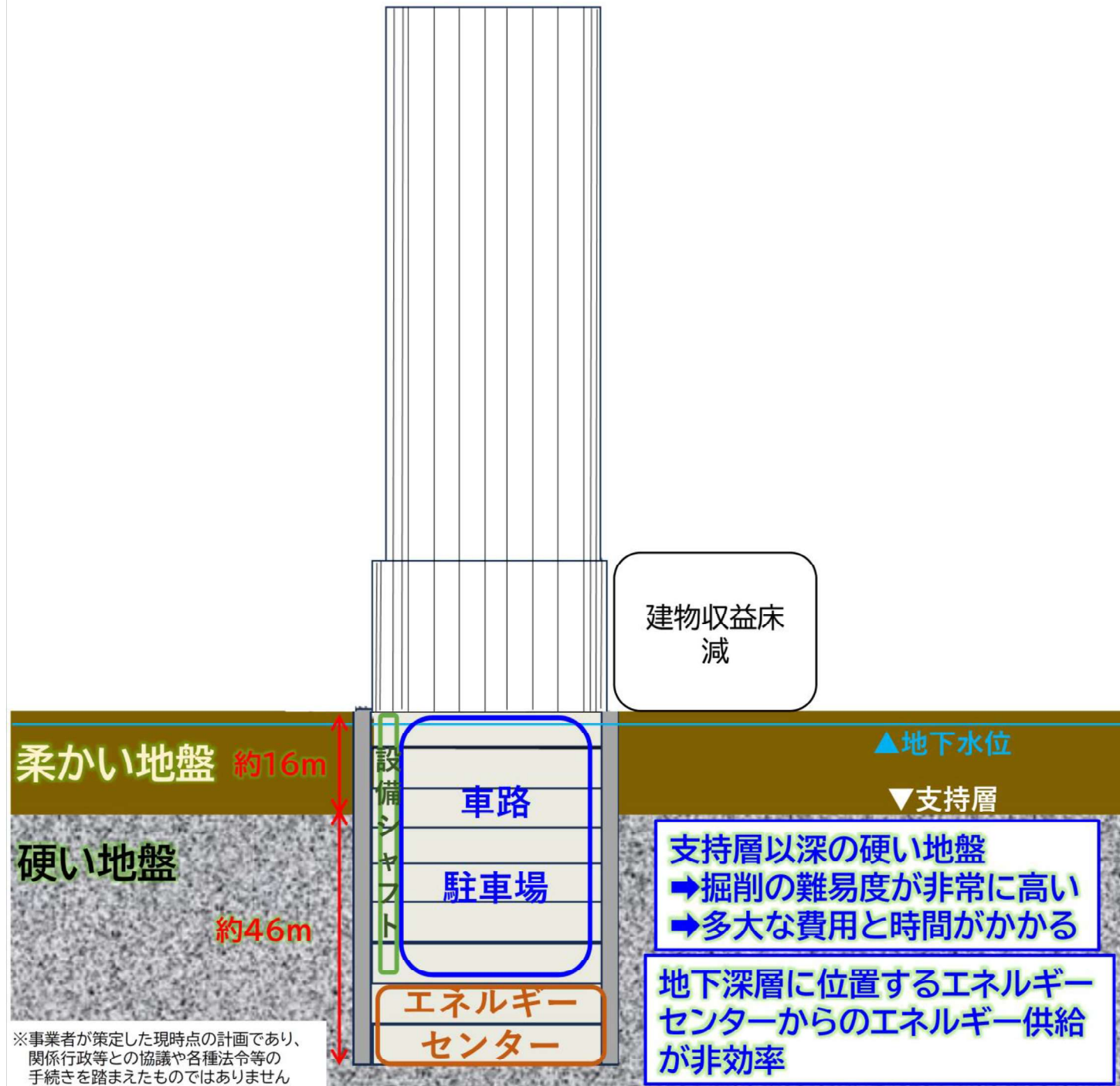


5街区における計画見直しを含めた現地保存の検討 (C案その①断面図)

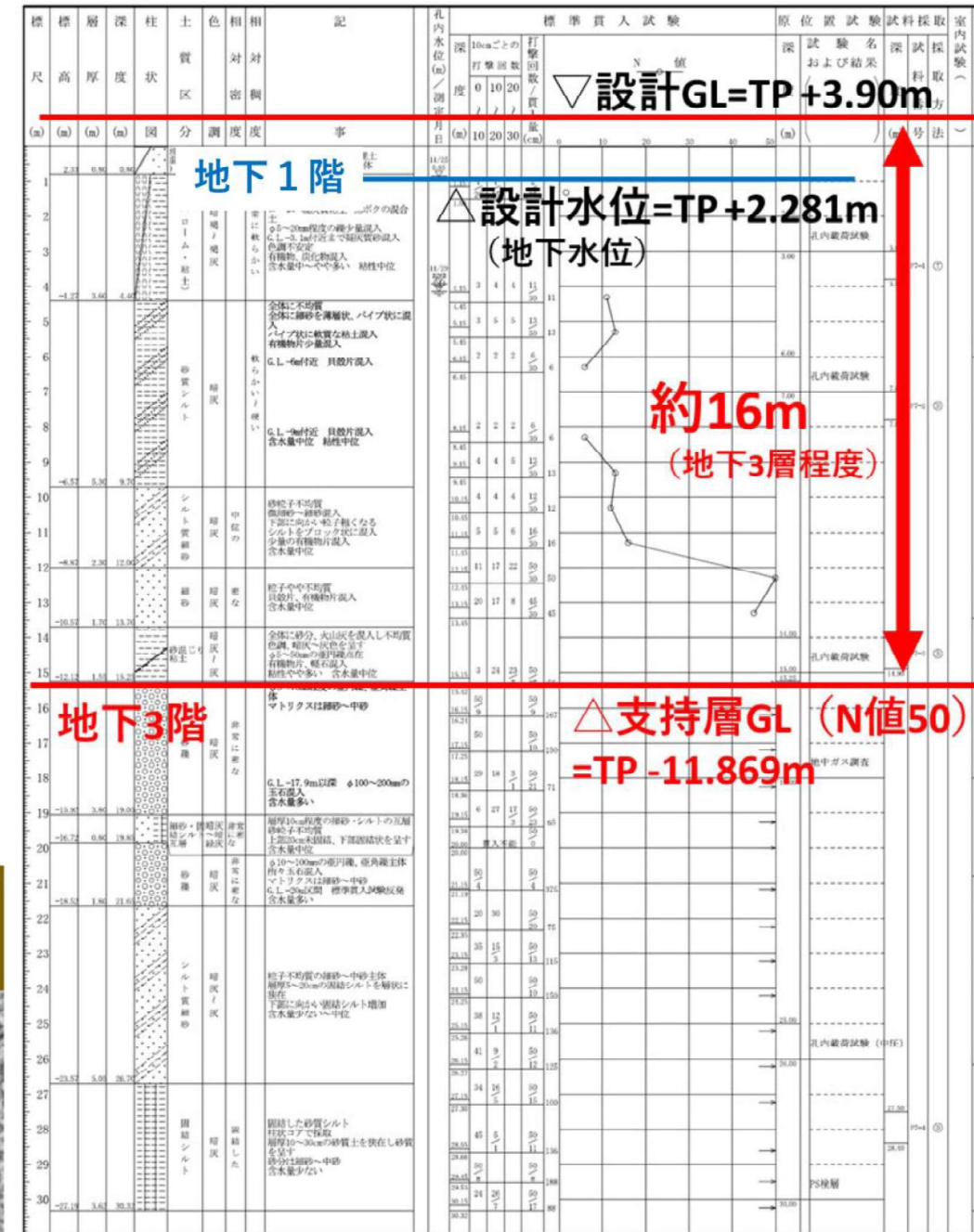
【別紙6-8】

5街区は築堤を避けた場合、必要駐車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

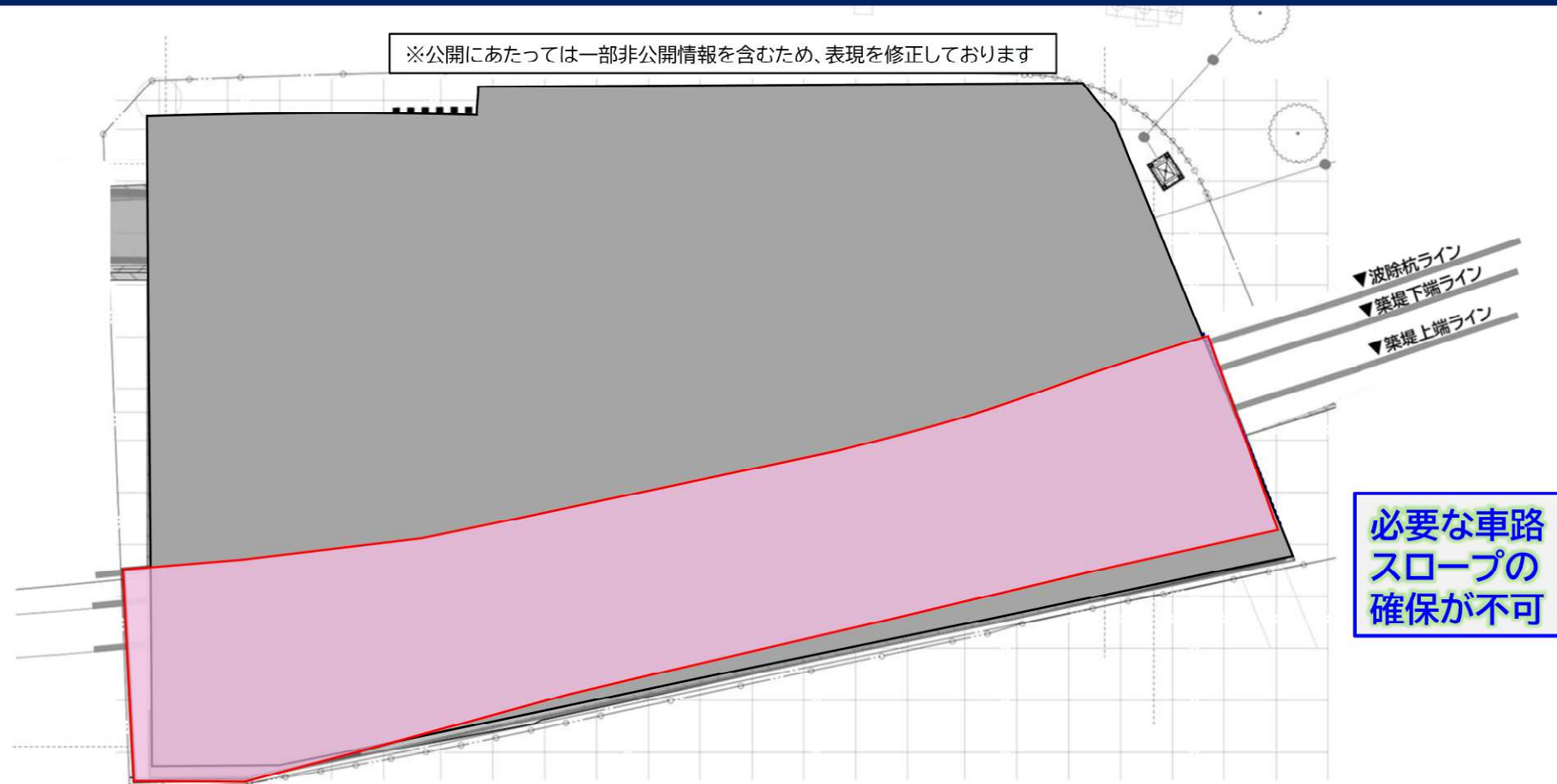
- 建物収益床の減:築堤上部の1~5階設置不可(▲16,000㎡)

5街区における計画見直しを含めた現地保存の検討(C案その②) 地下1階平面図

【別紙6-9】

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



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

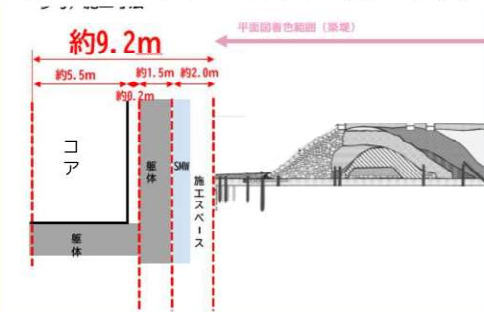
車寄せが設置不可

機械式駐車場が設置不可

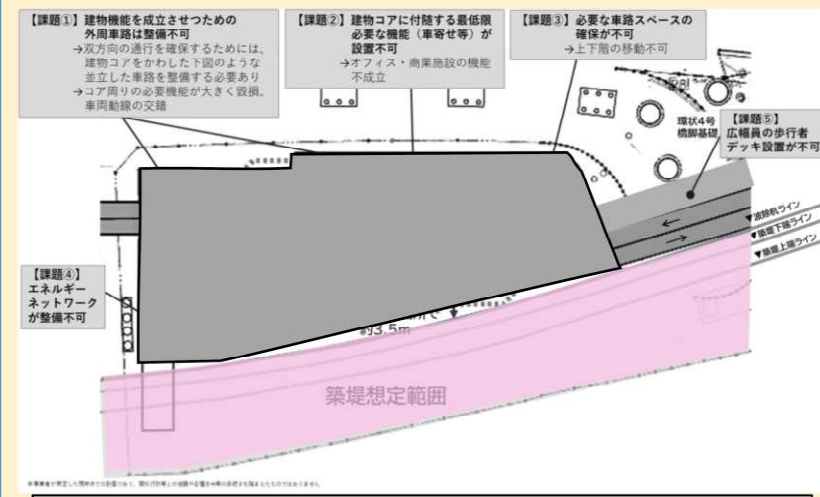
車路が設置不可

- 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



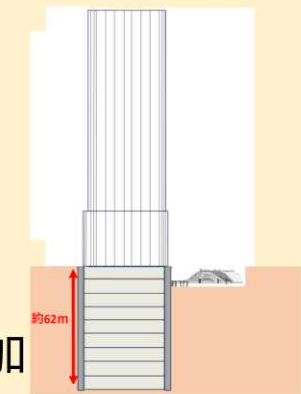
- 1~6街区・品川駅の車路ネットワークの確保不可



※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



6街区における計画見直しを含めた現地保存の検討(地下1階平面図)

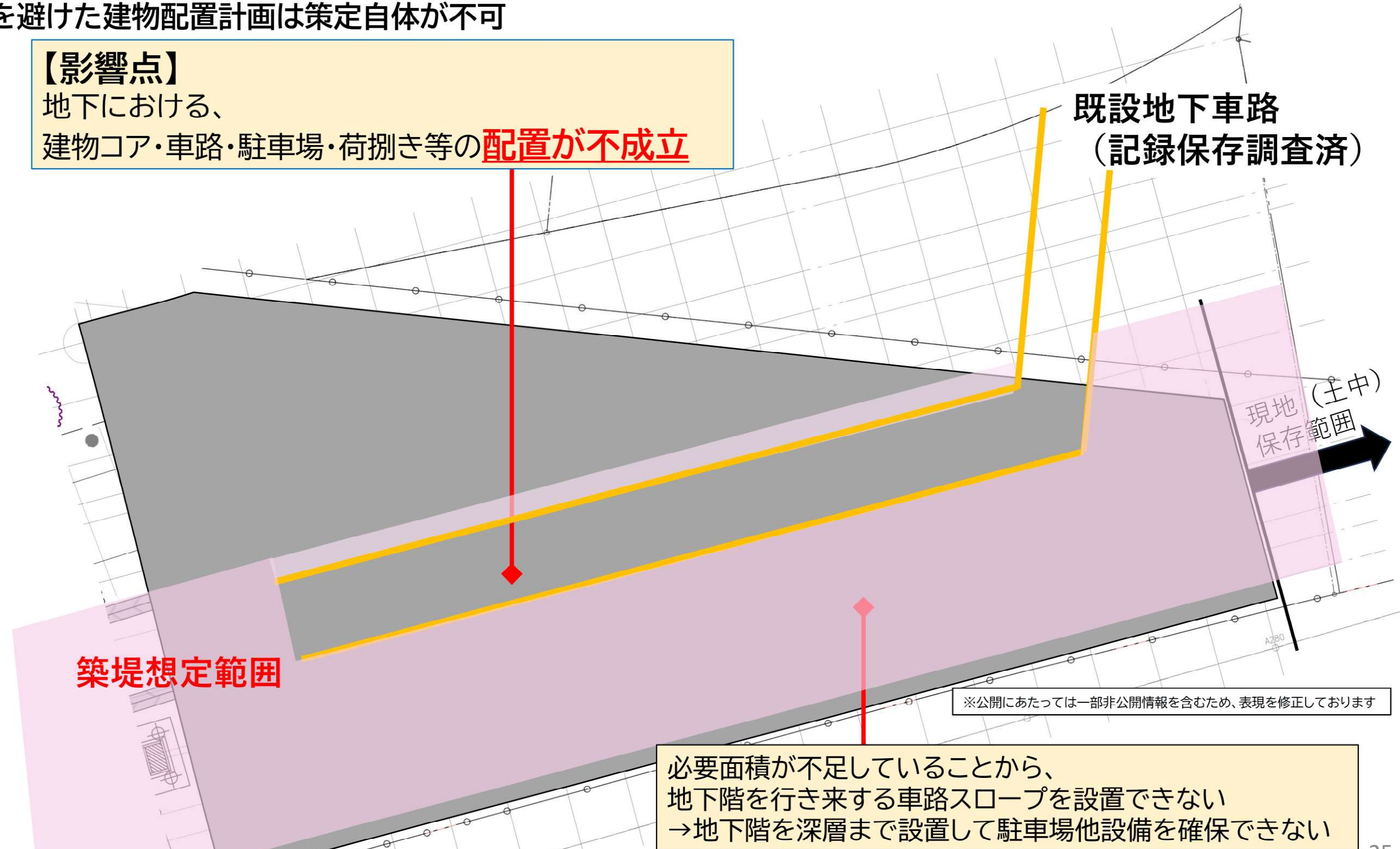
【別紙6-11】

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

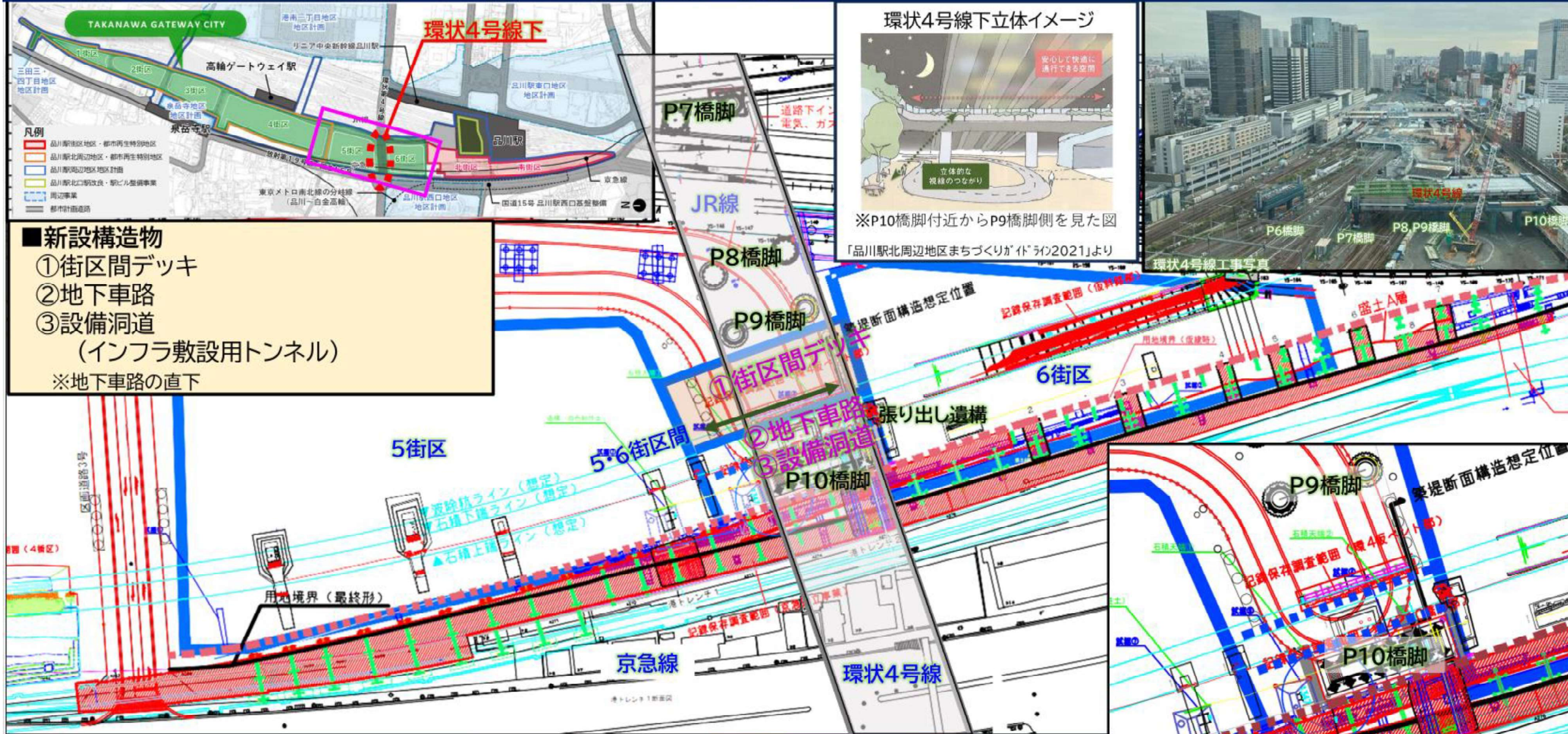


※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

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

# 5・6街区間における計画見直しを含めた現地保存の検討

【別紙6-12】



- 新設構造物**
- ①街区間デッキ
  - ②地下車路
  - ③設備洞道  
(インフラ敷設用トンネル)
- ※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より長大スケール
  - ※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)



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



(参考)3～4街区間デッキ

- 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

**【取扱注意】**  
本資料は無断複製・複写を禁じます

- 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

※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街区間における計画見直しを含めた現地保存の検討

【別紙6-13】

## ■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3mを、P9橋脚西側で2027年度に先行確保(都市計画決定済)

**【取扱注意】**  
本資料は無断複製・複写を禁じます

5・6街区間デッキ

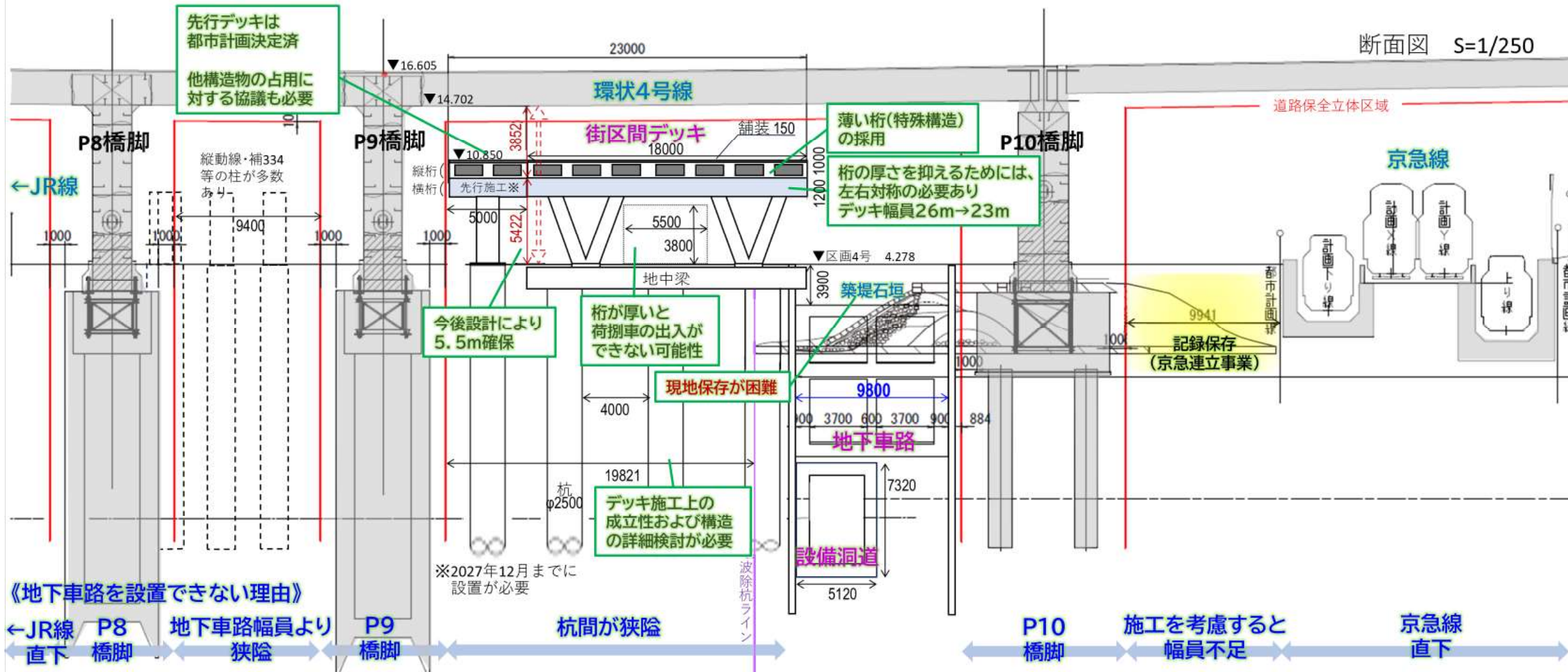


【参考】3・4街区間デッキ  
(※都市計画提案協議資料より)



### 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



※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街区における開発計画の見直しを含めた現地保存の検討について

【資料1-3】

【現地保存を行う開発計画の考え方】

・地下掘削可能な範囲(約51%)において、5街区6街区建物地階に必要な以下の機能を確保

- :建物コア(建物を成立させる縦動線・設備シャフト等)
- :一般駐車場、駐輪場
- :建物コアに付随する必要な機能(車寄せや荷捌き等)
- :車路
- :機械室、設備室

一般的な建築計画では採りえない  
前例のない大深度の建築計画

1階平面図

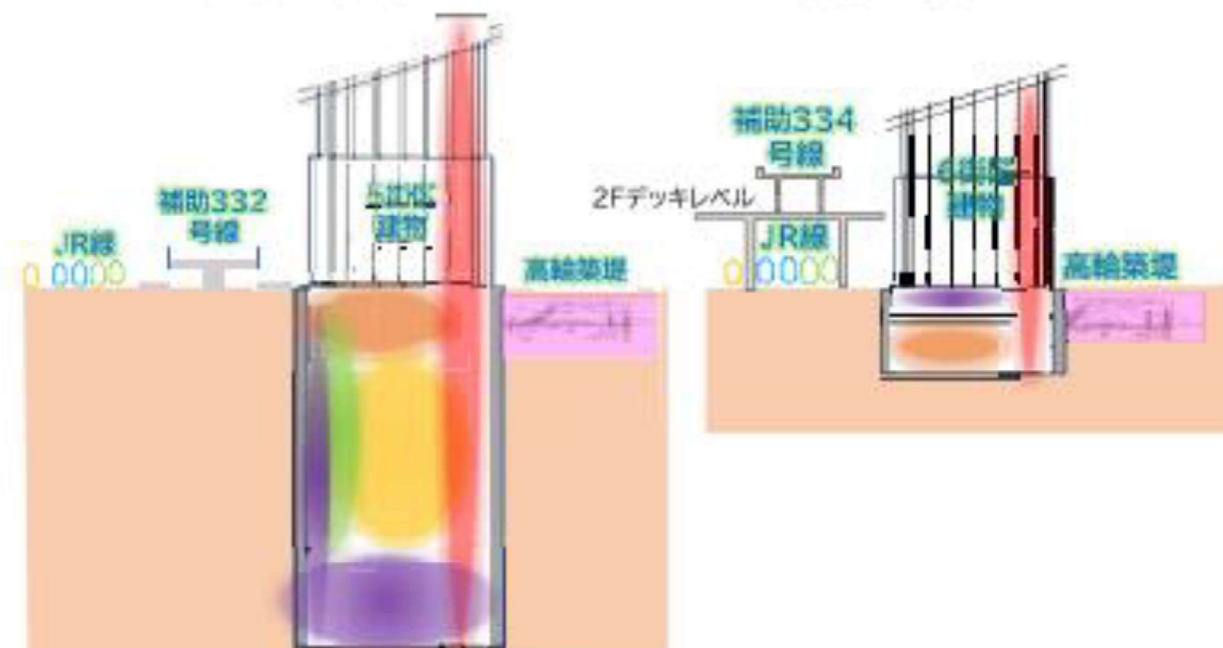
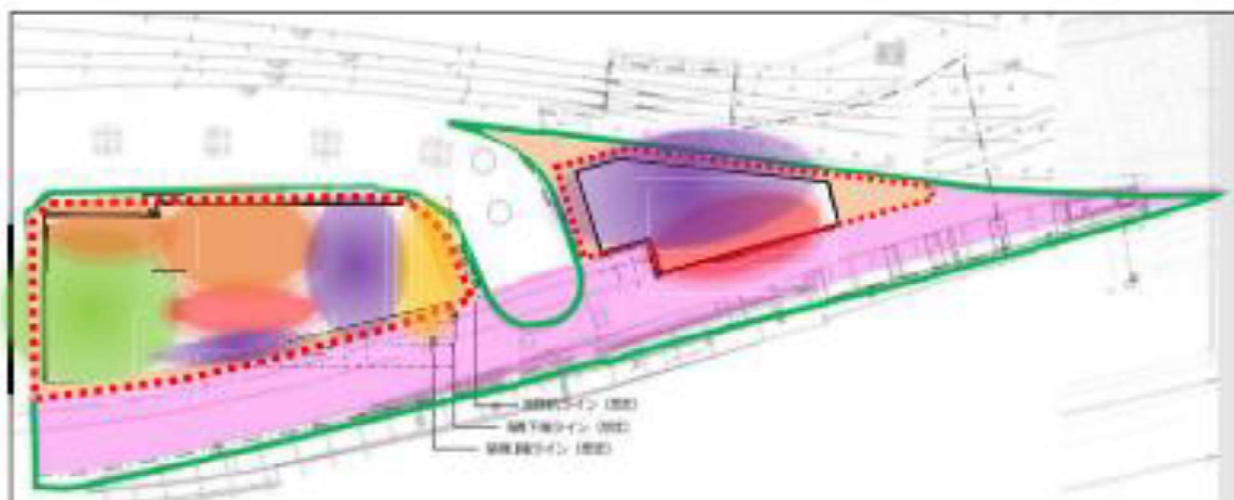
地下X階平面図



地下2階平面図

5街区断面イメージ

6街区断面イメージ



— :建築敷地範囲   
 - - - :地下掘削可能検討範囲   
  :高輪築堤範囲

5・6街区における開発計画の見直しを含めた現地保存の検討について

【資料1-4】

●検討結果(とりまとめ)

①開発計画の実現困難性

(更なる具体的な検討を行う場合には、  
詳細な構造・施工計画及び関係行政等との協議が必要)

・構造・施工上の困難性

- ▶ 前例のない大深度での地下連続壁及び建物本体の構造・施工
- ▶ 支持層以深の硬い地盤における大規模地下掘削
- ▶ 高地下水位における大規模地下掘削
- ▶ 鉄道近接位置における大規模地下掘削
- ▶ 近接位置での大規模地下掘削に伴う高輪築堤への影響

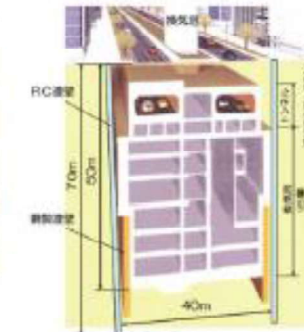
・計画・協議面での課題

- ▶ 地下多層駐車場における安全性の確保

②膨大な事業費の増加ならびに工期の長期化

○大深度での地下連続壁及び建物本体の構造・施工

(事例)【地中連壁】首都高速中央環状新宿線要町換気所/安藤ハザマ(土木)



RC連壁 施工状況

路下鋼製連壁 施工状況

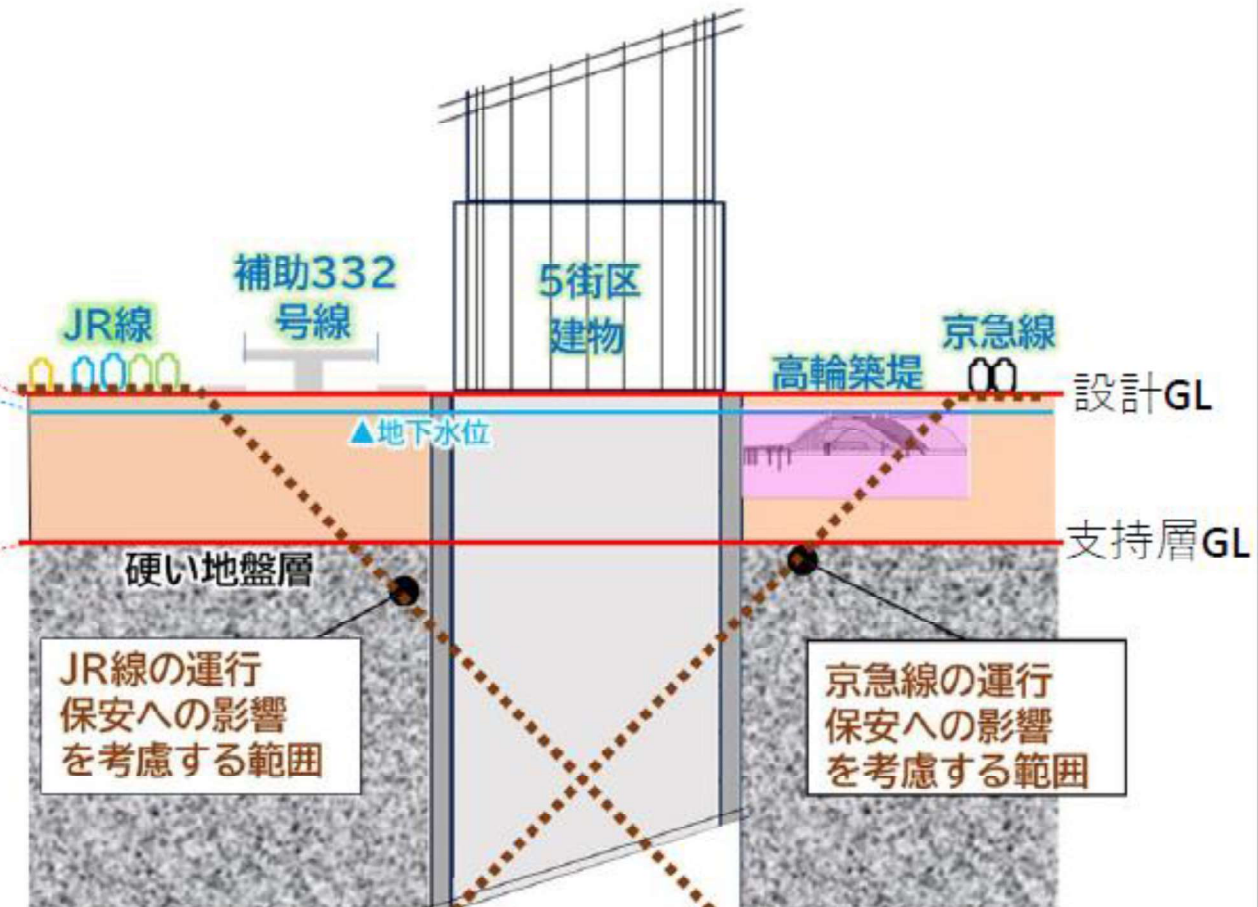
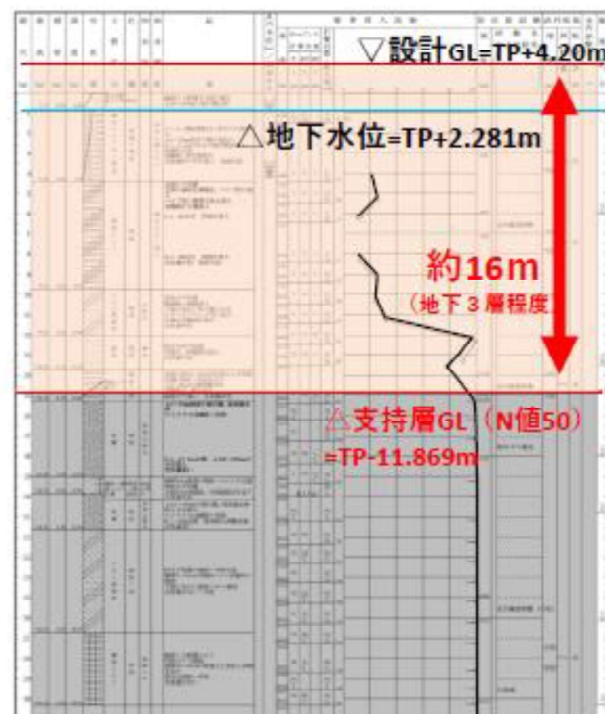
構造概要図

出典:安藤ハザマHP 大深度立坑技術 適用例 /  
URL:https://www.adhzm.co.jp/solution/s\_tunnel/detail16/

➡ ①②より開発計画の見直しによる現地保存の実現は困難

- 支持層以深の硬い地盤における大規模地下掘削
- 高地下水位における大規模地下掘削
- 鉄道近接位置における大規模地下掘削

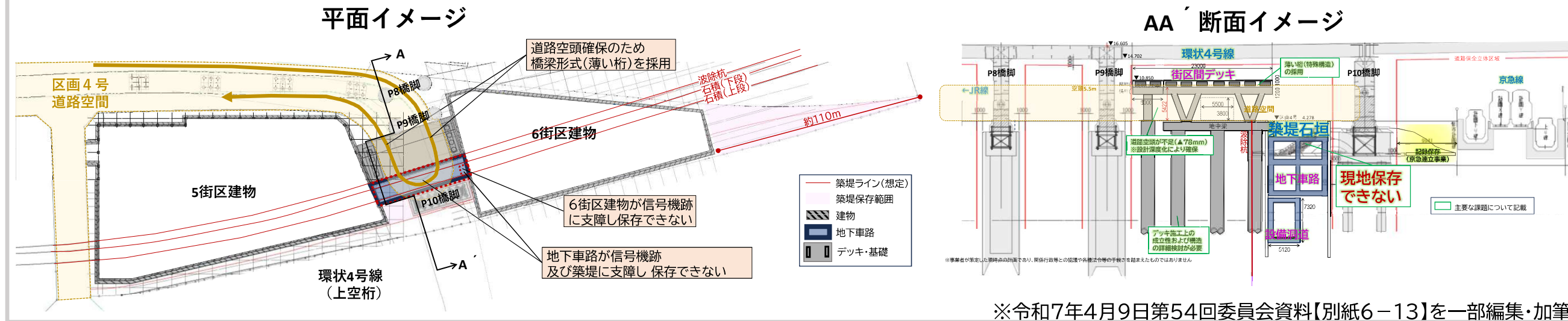
5街区建物付近地質柱状図



「5・6街区間」における、わが国最初期の信号機跡と推定される信号機跡と推定される信号機跡の「現地保存」のご要望を踏まえた開発計画を検討(シミュレーション)

別紙1-6

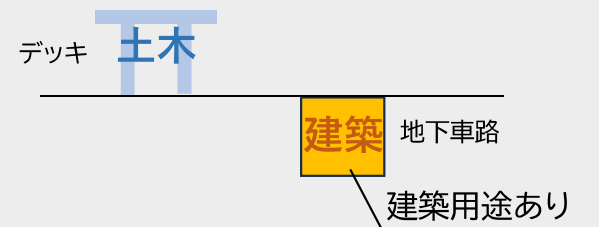
現計画では、5・6街区間において地下車路と設備洞道が高輪築堤(信号機跡含む)と全面的に重なっており、築堤の現地保存が困難



5・6街区間における構造物の計画について、**街区間デッキ・地下車路・設備洞道を同一構造物**とするシミュレーションを実施中

同一構造物として整備する場合、設計等の基準から**一体の建築構造物**になる

《現計画及び類似の構造物(1~4街区)の取り扱い》



変更

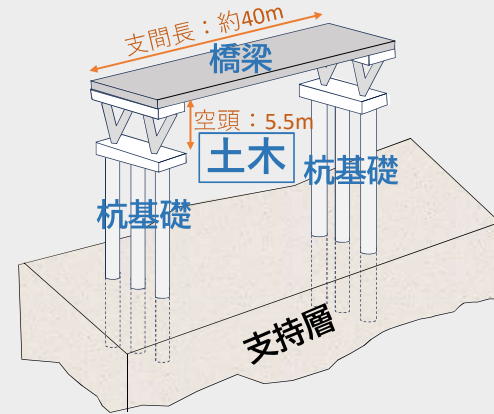
《同一構造物化》



建築法令適合等への認証に関する行政協議等が必要となる  
※建築構造物が土木構造物を支える構造事例が見当たらず適用・認定にハードルがある

構造の特殊性

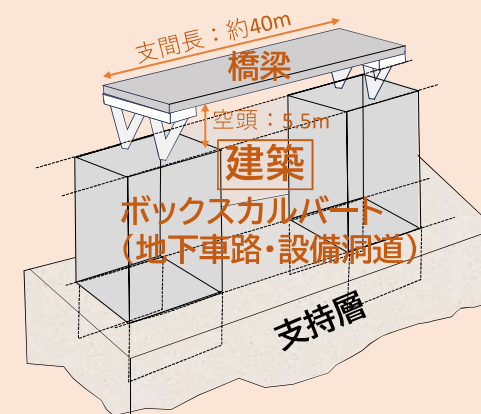
《現計画の街区間デッキ構造イメージ》



想定する構造  
・一般的な橋梁形式

変更

《一体構造物のイメージ》



想定する構造  
・街区間デッキ桁を橋脚で支え、下部は地下車路・設備洞道のボックスカルバートにて支持  
・ボックスカルバートは強固な地盤上に場所打ち(直接基礎)

一般建築物とは大きく異なる  
特殊な構造

「5・6街区間」における、わが国最初期の信号機跡と推定される信号機跡と推定される信号機跡の「現地保存」のご要望を踏まえた開発計画を検討(シミュレーション)

別紙1-7

5・6街区間において対応が必要となる与件等

①道路上空に街区間デッキを設置

- 下部の道路空間を阻害しない構造
- ⇒ **道路空間確保**のため、**長大スパン(約40m)**と**桁厚低減(1m程度)**を両立させる必要がある

②一体的な建築構造物として整備

- 建築構造設計・照査への対応
- ・ 建築物として個別与件について**建築行政への確認が必要**
- ・ 構造検証にあたり場合により追加の設計計算等が必要(長期間化)
- 部材等の仕様変更や追加への対応
- ・ 特殊材料は性能評価の**特別な手続きが必要**(大臣認定、委員会等)

建築基準法(抜粋)

第37条【建築材料の品質】

建築物の基礎、主要構造部その他安全上、防火上又は衛生上重要である政令で定める部分に使用する木材、鋼材、コンクリートその他の建築材料として国土交通大臣が定めるもの(指定建築材料)は、次の各号のいずれかに該当するものでなければならない。

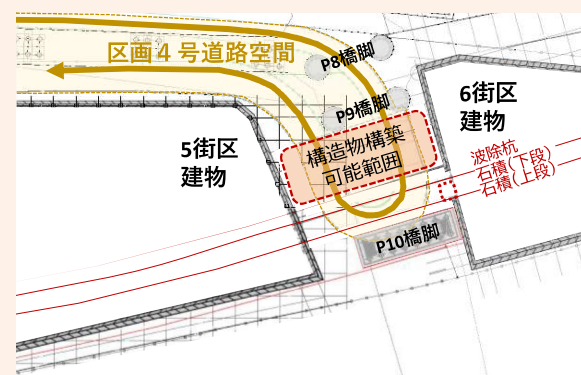
- 一 その品質が、指定建築材料ごとに国土交通大臣の指定する日本産業規格又は日本農林規格に適合するもの
- 二 前号に掲げるもののほか、指定建築材料ごとに国土交通大臣が定める安全上、防火上又は衛生上必要な品質に関する技術的基準に適合するものであることについて国土交通大臣の認定を受けたもの

第38条【特殊の構造方法又は建築材料】

この章の規定及びこれに基づく命令の規定は、その予想しない特殊の構造方法又は建築材料を用いる建築物については、国土交通大臣がその構造方法又は建築材料がこれらの規定に適合するものと同等以上の効力があると認める場合においては、適用しない。

③環状4号線の橋脚(設置済)と築堤との間に構造物を整備

- 環状4号線のP9橋脚と築堤(波除杭)の空間に構造物を配置
- ⇒ 一体構造物は、地下部分の必要内空寸法・部材厚の確保が必要
- ⇒ **暫定デッキと一体構造物を地下に配置する**にあたり構造物及び施工寸法についての検討が必要



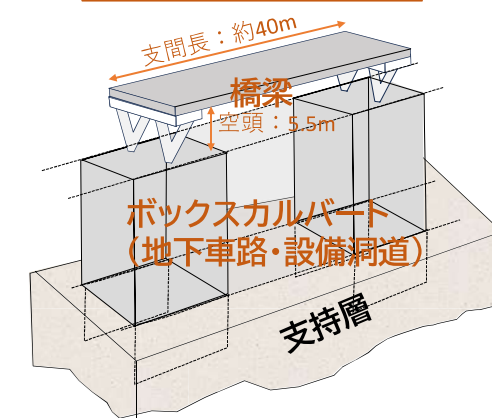
①②共通

- 建築基準へ対応する部材や仕様等への対応
- ・ 材料に制約があることによる補強材の追加
- ・ 耐火被覆、桁カバー等の部材が増加
- ⇒ **躯体厚さが増し、桁下道路空頭がさらに不足する恐れ**

①②③共通

- 「橋梁」「ボックスカルバート」「同一構造物」のそれぞれについて要求性能を満足させる必要がある
- ⇒ **構造検証等に要する時間・費用の増**

一体の建築構造物



5・6街区間における「同一構造物案」の成立については、確証を得るために詳細な構造検討や協議等が必要

## ①5街区建物部

## 非公開資料

5街区建物部において、築堤部100m以上を現地保存をした場合に想定される開発計画への課題を検証した

## 想定される課題

- 「建物コア」及び「建物コアに付随する機能」の規模が小さくなり、高層部(収益床)が一部整備できない。  
築堤部100m以上の現地保存により、低層部(収益床)が一部整備できない。  
⇒ 1~2千億規模の価値の棄損
- 「大規模機械式駐車場」が配置できないため、地下「平面駐車場」で必要台数の整備が必要  
⇒ 1千億規模の工事費の増  
⇒ 開発計画として、2千億~3千億程度の価値棄損
- 「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、動線上で交錯部が生じる

事業性

工事費  
工期

安全面

②6街区建物部

# 非公開資料

6街区建物部において、築堤部100m以上を現地保存をした場合に想定される開発計画への課題を検証した

## 想定される課題

- 「建物コア」及び「建物コアに付随する機能」の規模が小さくなり、全ての高層部(収益床)と一部の低層部(収益床)が整備できない。  
築堤部100m以上の現地保存により、低層部(収益床)が一部整備できない。

事業性

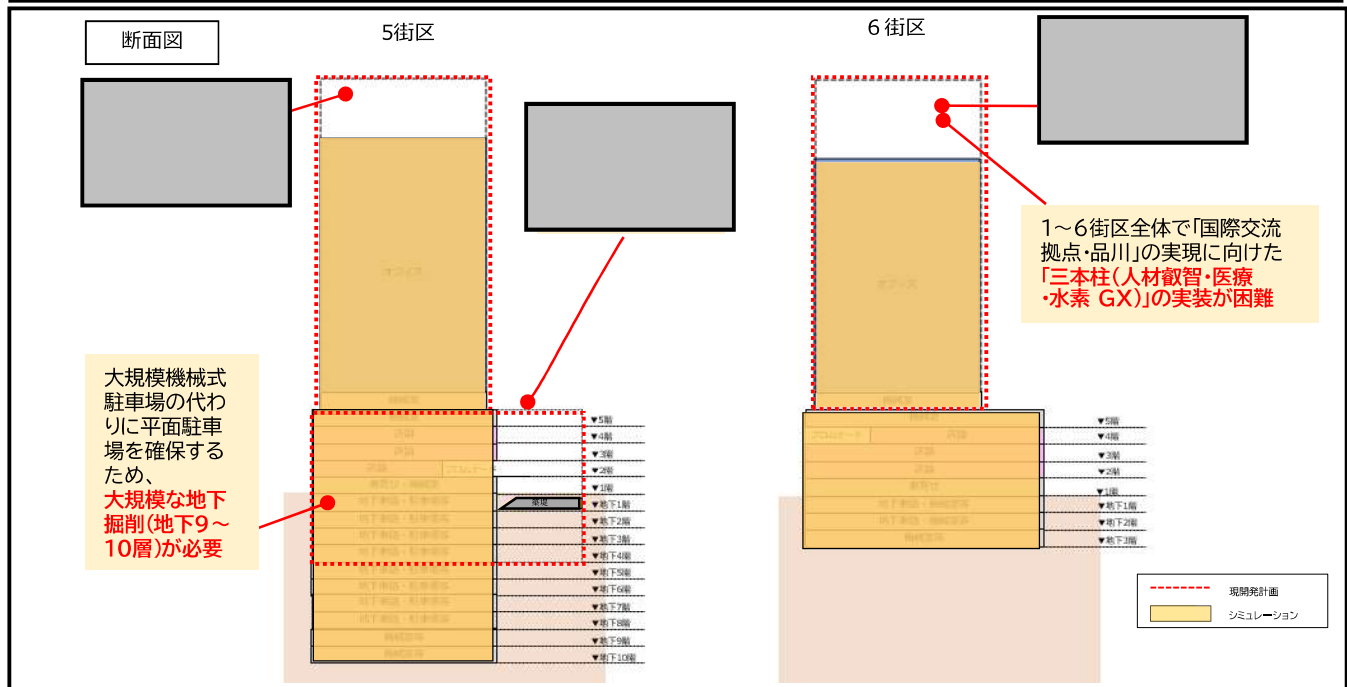
- 「上下フロアを繋ぐ車路スロープ」が配置出来ず、地下に駐車場・荷捌きスペースが配置できず1階スペースで駐車場・荷捌きスペースの確保が必要となる。

建物価値

⇒開発計画として、価値の棄損が膨大

5街区建物部(50m)と5・6街区間(50m)において、築堤部100m以上を現地保存をした場合の開発計画

# 非公開資料

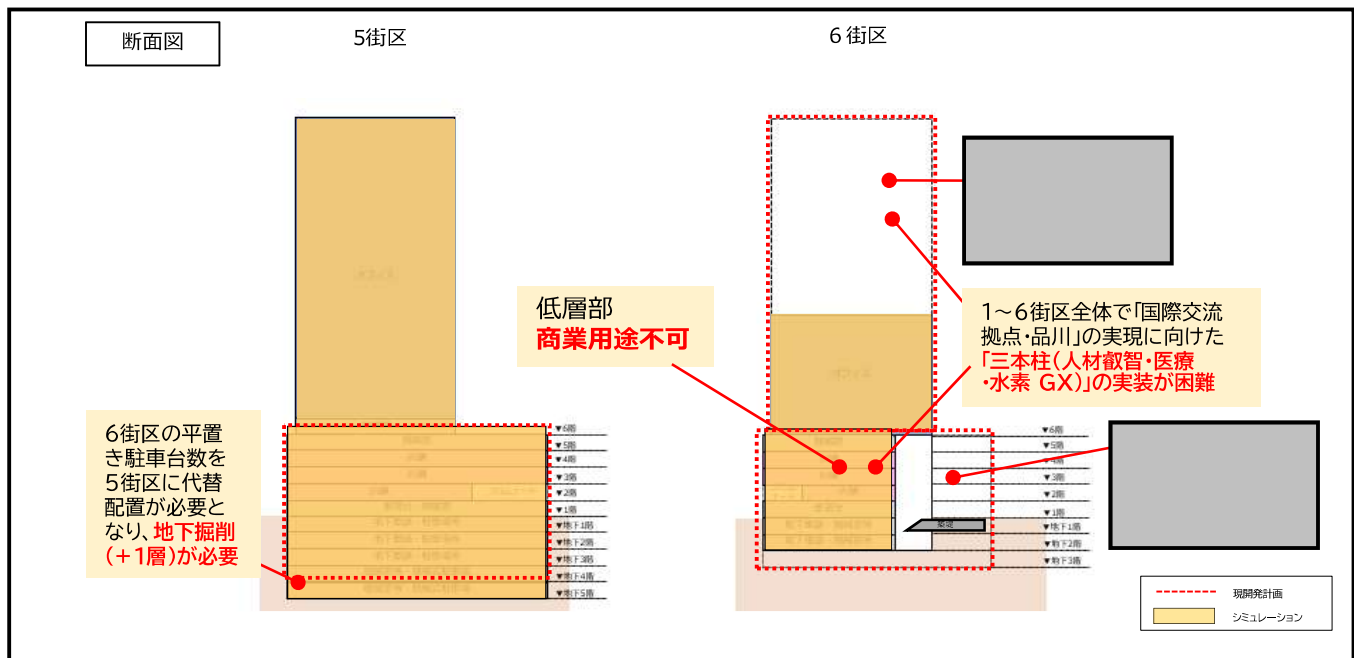


## ■ 開発計画への影響

- ・線路直下における地下車路設置に伴う大規模掘削や、開発計画として約2,000～3,000億円程度の価値棄損
- ・1～6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難
- ・車両動線上で交錯部が生じ、安全面に課題のある建築計画

6街区建物部(50m)と5・6街区間(50m)において、築堤部100m以上を現地保存をした場合の開発計画

# 非公開資料



## ■開発計画への影響

- ・線路直下における地下車路設置に伴う大規模掘削や、開発計画として約2,000～3,000億円程度の価値棄損
- ・1～6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難
- ・車両動線上で交錯部が生じ、安全面に課題のある建築計画



2024年10月30日

東日本旅客鉄道株式会社

## TAKANAWA GATEWAY CITY

—100年先の心豊かなくらしのための実験場—

2025年3月27日 いよいよまちびらき

- 東日本旅客鉄道株式会社（本社：東京都渋谷区、代表取締役社長：喜勢 陽一、以下「JR東日本」）は、品川車両基地跡地にて手掛ける高輪ゲートウェイ駅直結・都心最大級の新たな街 TAKANAWA GATEWAY CITY を2025年3月27日（木）にまちびらきいたします。
- まちびらき時には、THE LINKPILLAR 1の開業および高輪ゲートウェイ駅が全面開業いたします。2026年春にはその他の棟が完成、グランドオープンを迎えます。街全体を「100年先の心豊かなくらしのための実験場」と位置づけ、この街のすべてをフィールドに、より良い未来のための社会課題に取り組む「GATEWAY」となる街がいよいよ誕生します。
- 羽田空港から約15分・関西方面の玄関口である品川駅から山手線・京浜東北線で1駅という抜群のアクセス性を有し、国内外から様々な方が訪れ、新しいビジネス・文化が生まれ続ける「国際交流拠点・品川」（「Global Gateway Shinagawa」）の実現に向け、更なる挑戦を続けます。

## 1. まちびらき概要

高輪ゲートウェイ駅正面に位置する国際交流拠点の象徴となるツインタワーTHE LINKPILLAR 1をはじめとし、南北約1.6kmにも及ぶ都心最大級の新たな街TAKANAWA GATEWAY CITYのまちづくりは、様々な関係の皆様からのご理解・ご支援のもとで進めてまいりました。

2025年3月27日まちびらきより、THE LINKPILLAR 1の開業および高輪ゲートウェイ駅が全面開業いたします。



まちびらき時より賑わいと交流の拠点となる街の中心「Gateway Park」を核に、様々なプログラムを展開します。

街に訪れる多様な人々に楽しんでいただけるマルシェや、これからの街の姿を先行体験できるシアター、色鮮やかなアートインスタレーションなど、多彩なイベントプログラムをご用意しお客さまをお迎えいたします。また、国内初のキネティック・アートが楽しめるナイトミュージアム&バーなどナイトタイムエコノミーの創出にも取り組みます。

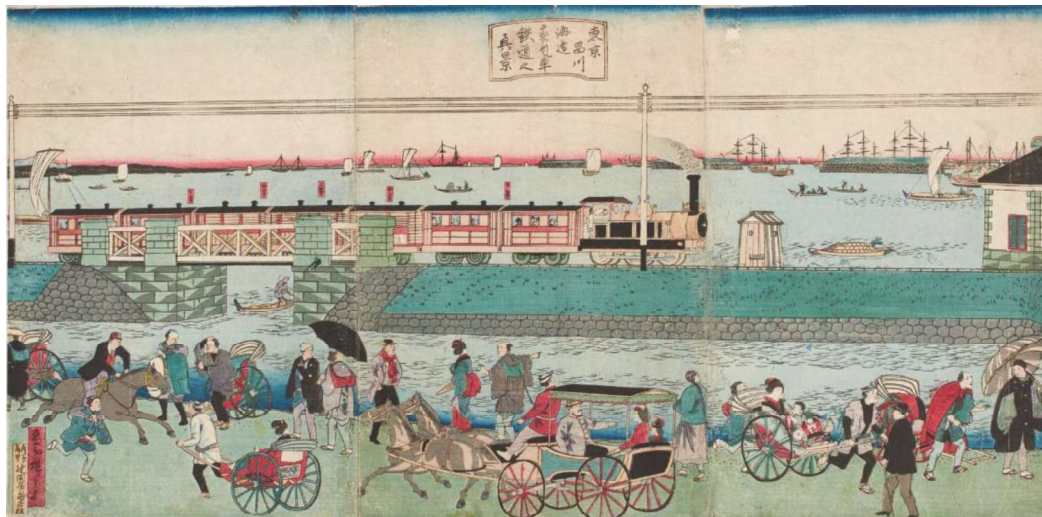
街の玄関口となる高輪ゲートウェイ駅構内には、世界と日本、地域や世代をつなぎ、様々な交流を生み出す「EKI Park」が誕生します。

新たに設置する可動式の芝生ファニチャーは、用途に応じたレイアウトに変更が可能で、四季を通じ様々なイベントにも対応いたします。公園のように居心地の良い空間で、街の玄関口となる次世代の駅にふさわしい場所へと進化します。駅の使い方の幅を広げ、自由度が高く、可変性のあるヒト起点の心地良い空間づくりを実現します。



## 2. この街の目指す姿 – 未来への実験場 TAKANAWAから「地球益<sup>※1</sup>」を実現

1872年の鉄道開業の際に、海の上を初めて鉄道が走った近代化の礎を築いた地である高輪。こうした土地の記憶を踏まえ、約150年前にイノベーションが生まれたこの地から、100年先の未来に向けたイノベーションを生み出す場を目指します。



東京品川海辺蒸気車鉄道之真景（鉄道博物館所蔵）

TAKANAWA GATEWAY CITYは地球が抱える様々な社会課題に対し、「新たなビジネス・文化」「循環型社会のモデル」など、未来に資する解決策を街から生みだし、世界中へ発信していく拠点となります。日本各地や世界にイノベーションをもたらしながら、100年先の心豊かな暮らしに向けた「地球益」の実現に取り組みます。



※1 地球に対する負荷が高いこれまでの経済活動を見直し、地球と人間が調和する利益を目指すこと

### 3. 「ファイナンス」機能を備えた広域スタートアップエコシステム

「地球益」の実現に向けたビジネス創造施設「TAKANAWA GATEWAY Link Scholars' Hub」(LiSH ※2) は、国内外のスタートアップ100社以上と、東京大学、シンガポール国立大学、パスツール研究所といったアカデミア・アクセラレーター・ベンチャーキャピタルを掛け合わせ、100年先の心豊かなくらしにつながる知を生み出し・育てる施設です。

ビジネス創造イベント「GATEWAY Tech TAKANAWA ※3」から生まれたビジネスの種の、街での実証・ブラッシュアップをサポートします。

さらに、ファイナンス面からも社会実装を支援するため、新たに「TAKANAWA GATEWAY 地球益投資事業有限責任組合」(略称：高輪地球益ファンド) を設立し、TAKANAWA GATEWAY CITYを拠点とした広域スタートアップエコシステムを強化します。



名称	TAKANAWA GATEWAY 地球益投資事業有限責任組合 略称：高輪地球益ファンド 英名：TAKANAWA GATEWAY Global Co-Benefits Fund L.P.
目的	まちづくりパートナーとともに、「地球益」の実現に資するスタートアップを支援
ファンド規模	最大50億円を想定
運用期間	10年間
主な投資領域	国内外の環境、モビリティ（ロボット）、ヘルスケアの各領域を中心に投資
投資ステージ	アーリーステージからミドルステージ

TAKANAWA GATEWAY CITYのまちづくりパートナーとともに本ファンドを通して出資します。各パートナーとスタートアップとの共創を生み出し、街を実証フィールドとして活用しながら、スタートアップを効果的に支援していきます。

※2 TAKANAWA GATEWAY CITYのビジネス創造施設「TAKANAWA GATEWAY Link Scholars' Hub」の愛称。多様で先端的な知をつなげ、掛けあわせることで新たなビジネス・文化を生み出すことを目指します：[https://www.jreast.co.jp/press/2023/20240305\\_ho02.pdf](https://www.jreast.co.jp/press/2023/20240305_ho02.pdf)

※3 スタートアップや多様な企業、アカデミアやアクセラレーターが一堂に会し、TAKANAWA GATEWAY CITYを舞台に「地球益」の実現を目指す共創の祭典。ビジネス創造イベント「GATEWAY Tech TAKANAWA」について：[https://www.jreast.co.jp/press/2024/20240912\\_ho03.pdf](https://www.jreast.co.jp/press/2024/20240912_ho03.pdf)

#### 4. 街の文化・活動のシンボル、複合文化施設の正式名称が

「MoN Takanawa: The Museum of Narratives」に決定 開館は2026年春

100年先の心豊かな未来へ向かう街において、あらゆる人たちのクリエイティブな活動、表現、情報発信、文化を育む拠点として、「地球益」を実現していく複合文化施設の正式名称が「MoN Takanawa: The Museum of Narratives (モン タカナワ: ザ ミュージアム オブ ナラティブズ)」に決定しました。開館は2026年春を予定しています。

本施設は、「100年先へ文化をつなぐ」をミッションに、これまで育まれてきた伝統や文化に現代の価値観やテクノロジーを融合させ、新たな物語=Narrativeを生み出し、100年先の未来へ継承していきます。展覧会、ライブ・パフォーマンス、和の文化や実験的なプロジェクトなどの分野を横断した様々なプログラムを通じて、訪れる方々に笑いや新しい知識に触れる機会を提供し、新たな自分と出会う「門」となることを目指します。



##### <JR東日本文化創造財団について>

JR東日本文化創造財団は、本施設で実施するプログラムを企画・運営する組織として設立されました。開館準備室長は2002年から2020年にかけて日本科学未来館で、サイエンス、アート、デザイン等の様々な領域を融合した数多くの企画展や常設展を開発する傍ら、Barbican Centreやグッドデザイン賞をはじめ、国内外でゲストキュレーターや委員等に從事してきた内田まほろ氏が務めます。

HP : <https://www.jreast-ci.or.jp/>

## 5. 街・地域・ヒトを支える都市OSを活用したまちづくり

### 「TAKANAWAイノベーションプラットフォーム(仮称)」

TAKANAWA GATEWAY CITYでは都市OS※4に集められたデータを中心に、ロボットプラットフォームや街独自のアプリがサービスを提供します。街から得られるデータに加えて、当社が持つ鉄道や駅のデータやKDDIが有する人流データなどを蓄積・分析することで、街に訪れるすべての方を支える快適なサービスを実現します。



#### (1) 都市OS

この街の都市OSは、商業、オフィス、レジデンスなど街全体の情報を蓄積し、さらにJR東日本が持つ鉄道運行データ(列車の位置、混雑、改札)を蓄積するものです。鉄道データの蓄積からそのデータのまちづくりへの活用までを民間企業のみで構築した事例は他に例がない取組みとなり、街のアセットとかけ合わせることで今までに無いデータプラットフォームとなります。都市OSデータを活用した各種実証実験をこの街のビジネスパートナーと行うことで、100年先まで持続的な発展を目指します。

#### (2) ロボットプラットフォーム

街に配備される警備、清掃、デリバリーなどの複数種類のロボットを束ね、ロボット同士やエレベーター・セキュリティゲートとの連携を実現します。これにより、ロボットは「商業施設とオフィス」「ビルの中と外」をシームレスに移動することができます。

さらに、この街のロボットは都市OSデータを活用することにより「人の混雑を避けて移動する」などの高度な動作を実現します。これによりロボットがヒトの手を離れロボット同士が協力して働く、ロボットがヒトのように働く空間を創出します。

#### (3) TAKANAWA GATEWAY CITYアプリ

街独自のアプリ「TAKANAWA GATEWAY CITYアプリ」では、街で行われるイベント予約やロボットによるフードデリバリー等、街のサービスの接点になるほか、都市OSに集約された情報を活用し、タイムリーな情報発信を行います。

例えば、改札機のSuica情報と都市OS内のイベントや混雑等のリアルタイムデータを組み合わせることで、適切なタイミングで提案を行い、アプリユーザー一人ひとりに最適な専用のサービスを実現します。また、アプリユーザーがまちづくりや社会貢献に自然と参加できるようなコンテンツも導入を検討しています。

※4 街の全体の情報(商業、オフィス、レジデンス、設備)など異なる分野のあらゆるデータを収集分析し、分野をまたがってデータを活用し合えるプラットフォーム。

## 6. イノベーションの地を継承し「地球益」実現を目指し続けます

明治期の先人達が築いた近代化の礎は、イノベーションのDNAとして高度成長期を経た今も生き続けており、このプロジェクトを通して大きな旋律を奏で始めようとしております。さらに今後の開発を視野に入れ「国際交流拠点・品川」の発展をけん引していくように、深まり、拡がり、高まっていくことで、「地球益」の実現に向け進化し続けていく街をつくっていきます。

### (1) 未来へ向けた「三本柱」でイノベーションのDNAを継承していきます

TAKANAWA GATEWAY CITYは、国内外の玄関口として稀有な立地であり、世界から人財・資金・企業等が集積する国際的なビジネス拠点となって、産官学の共創パートナーとの連携により「国際交流拠点・品川」全体の価値を向上させていきます。さらに今後の開発を見据え、これまでも取り組んでいる、街を実験場として捉えたチャレンジを進化させ、共創パートナーと一体となってイノベーションを推進していくことで、科学技術の国際標準化や人財交流などをリードし日本の国際競争力強化に貢献するチャレンジを行っていきます。



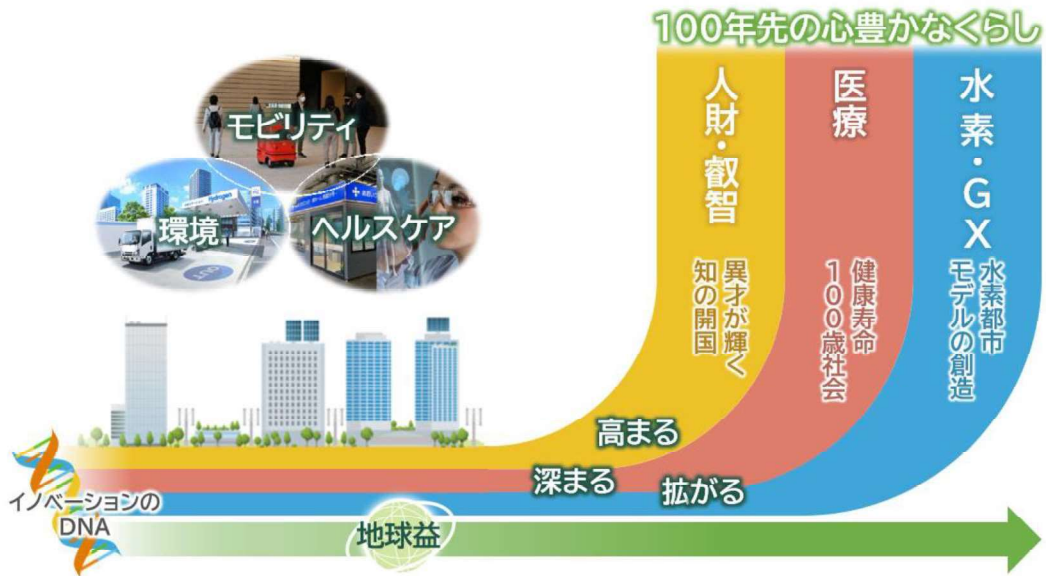
- ▶ 国家戦略特別区域計画の認定を受け、国際ビジネス交流拠点を整備する
- ▶ 「公共・公益的なまちづくり」を推進する
- ▶ 「100年先の心豊かな暮らしのための実験場」として、「日本の社会課題解決」に取り組む「国際イノベーション拠点」を形成し、日本の持続可能な成長と発展にチャレンジしていく



### ● 重点的に取り組む「三本柱」

JR東日本は、「課題先進国」日本が抱える社会課題を踏まえ、日本が世界で活躍・再浮上していくきっかけをこの場所から生み、100年先の心豊かな暮らしを実現するために、「人財・叡智」「医療」「水素・GX<sup>※5</sup>」を軸に「地球益」の実現に繋がる取組みを行っていきます。

※5 Green Transformation (化石エネルギー中心の産業構造・社会構造をクリーンエネルギー中心へ転換) を言い、随時最新の環境技術等を採用しながら目指していくクリーンな未来の姿を表す言葉として用いている。



「人財・叡智」：異才が輝く知の開国

少子化社会、優秀な人財、才能の流出といった日本社会の課題に対して、世界で活躍する国際的な教育者を集結させた人財・叡智のプラットフォームを形成することで、埋もれた才能、専門領域を発掘し、秀でた才能の伸長を目指します。秀でた才能が出会い、相乗されることで、世界レベルの知へ成長していきます。

「医療」：健康寿命100歳社会

超高齢化社会や社会保障費増大、ドラッグロス／ラグ問題などの社会課題に対して、重大な疾病を早期発見できる予防医療拠点や、ヒト・モノ・カネが集まり新薬に即時アクセスできる創薬拠点の構築を目指します。豊富な人財や技術、医療データのオープンプラットフォームなどのリソースを活用し、心と身体の健康を維持し続けられる豊かな社会に貢献していきます。

「水素・GX」：水素都市モデルの創造

2050年のゼロカーボンに向けた取組みを当然の責務として、都市部への水素利活用の展開や、水素調達などの課題を解決しながら、都市部最大級の水素利活用ショーケース、GXを世界に先駆け探究するフロントランナーとして、持続可能で先進的な都市型エネルギーシステムの創出をリードしていきます。

「三本柱」の検討に当たっては、品川から日本・世界に新たなソリューションをもたらす過程を通じて街の成長と日本の発展に寄与し続けることを目標とし、この街が担うべき役割を有識者\*とともに検討しており、「人財・叡智」「医療」「水素・GX」の三本柱を軸としたイノベーション拠点の構築を目指します。

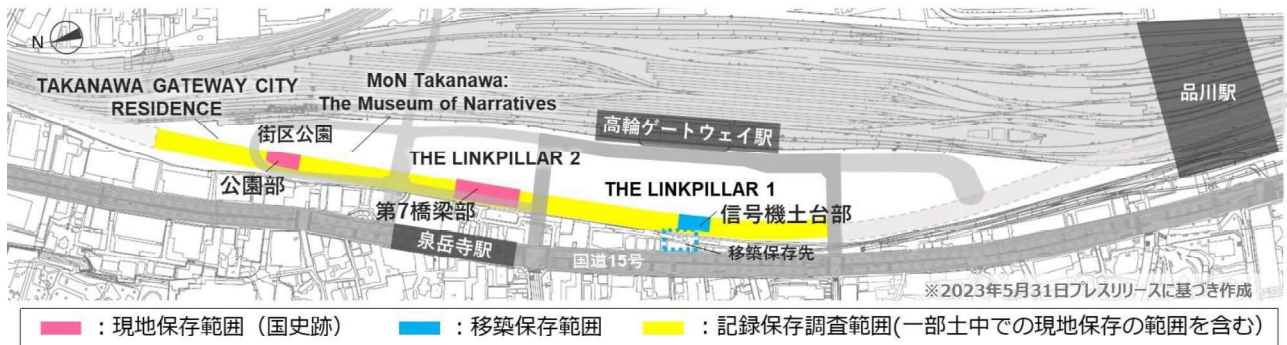
* 主な有識者の方々（敬称略）		
● 人財・叡智		
外務省外務大臣科学技術顧問 東京大学名誉教授	松本 洋一郎	
筑波大学学長 国立大学協会会長 中央教育審議会副会長	永田 恭介	
● 医療		
自治医科大学学長 宮内庁皇室医務主管 東京大学名誉教授	永井 良三	
元厚生労働省健康局長	中島 正治	
東京女子医科大学名誉教授 元日本移植学会理事長	寺岡 慧	
● 水素・GX		
東京大学大学院教授 エネルギー総合学連携研究機構 機構長	松橋 隆治	
東京大学 先端科学技術研究センター 所長／教授	杉山 正和	
産業技術総合研究所ゼロエミッション国際共同研究センター 副研究センター長	工藤 祐揮	
株式会社住環境計画研究所 取締役研究所長	鶴崎 敬大	

(2) 高輪築堤の保存と活用を通じて、鉄道開業のイノベーションを未来へ継承します

まちづくりを進める中で出土した高輪築堤の保存と活用を通じて、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記憶を、次の100年に継承していくことにより、地域の歴史的価値向上や「国際交流拠点・品川」の実現に努めていきます。

国指定史跡の第7橋梁部および公園部の現地保存・公開（2027年度予定）に加え、信号機土台部を移築保存・公開することにより、当時の風景をそのままに実感できるようにします。さらに、先端技術を活用した展示等により、鉄道開業期のイノベーションを体感できるようにします。

高輪築堤の保存・継承の取組みについては、様々な分野の有識者および関係行政等からのご助言やご支援をいただきながら検討を進めています。



● まちびらきにあわせた取組み

まちびらきにあわせ、高輪リンクライン（別紙参照）において、高輪築堤の特徴である海側と山側の石積みを再現し、開業期の鉄道が走ったライン上にレールを埋込むなど、高輪築堤の歴史をリアルに感じられる空間づくりを行います。

また、先端技術を活用し、日本で初めて鉄道が走った当時の風景を感じられるARプログラム「TAKANAWA LINK SCAPE」による、この場でしか出来ない体験を通して、この土地の歴史を新たな形で継承していきます。



高輪リンクラインイメージ



TAKANAWA LINK SCAPE イメージ

- 第7橋梁部（国指定史跡）の再現および（仮称）築堤ギャラリーの開設  
鉄道開業当時の風景の再現を目指し、文献調査や現地調査等の結果から得られた知見を基に橋梁部や発掘時に欠損していた箇所を再現などの整備計画を進めています。  
 第7橋梁部の周辺に、高輪築堤を眺め憩える広場空間を整備します。また、隣接するTHE LINKPILLAR 2内で開設予定の（仮称）築堤ギャラリーでは、鉄道開業や日本の近代化の歴史を紹介します。ギャラリーの内装には、高輪築堤を支えていた木材（松杭）を活用します。



THE LINKPILLAR 2 から第7橋梁部を眺めるイメージ



（仮称）築堤ギャラリーのイメージ

### 第7橋梁部の広場空間、（仮称）築堤ギャラリーのデザイン

内藤 廣氏（デザイナー・アーキテクト）

【内藤廣建築設計事務所】

実績：海の博物館、高田松原津波復興祈念公園 国営 追悼・祈念施設  
 牧野富太郎記念館、東京メトロ銀座線渋谷駅他

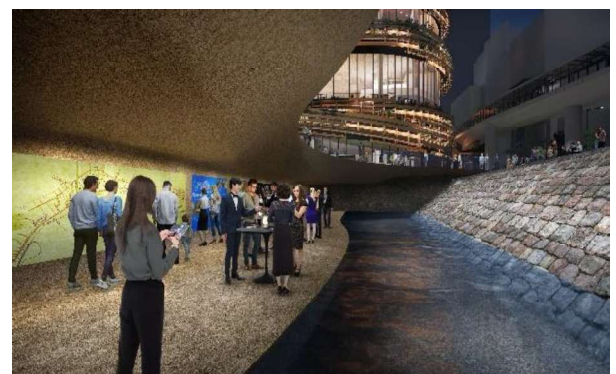


©今井智己

- 公園部（国指定史跡）の再現および地下回廊の整備  
 高輪築堤を公園や広場、MoN Takanawa: The Museum of Narrativesから見下ろしたり、公園地下に整備する回廊から見上げたり、様々な視点で眺められるようにします。回廊を展示空間とするとともに、ユニークベニューやナイトタイムでの活用を通し、高輪築堤をより身近に感じてもらえる取組みを今後検討していきます。



高輪築堤・地下回廊を見下ろしたイメージ



回廊から高輪築堤を眺めるイメージ

### 公園地下回廊のデザイン

隈 研吾氏（デザイナー・アーキテクト）

【隈研吾建築都市設計事務所】

実績：国立競技場、銀座歌舞伎座、根津美術館、宝積寺駅  
 渋谷スクランブルスクエア、高輪ゲートウェイ駅 他



## 7. まちびらきに向けたCM放映決定

2025年3月のまちびらきに先がけて、TAKANAWA GATEWAY CITYの広告展開をスタートします。「ここは、いい未来への玄関口。」をキーメッセージに、俳優の「堤真一」さんと「当真あみ」さんを起用し、11月1日よりテレビCMの放映を開始するほか、TAKANAWA GATEWAY CITY公式HPや公式YouTubeチャンネルなどでメッセージを発信していきます。

- 公開日：2024年11月1日（金）～
- 放映媒体：TAKANAWA GATEWAY CITY公式HP  
公式YouTubeチャンネル、テレビCM  
交通広告、Web広告、駅ポスターなど
- 出演：堤真一さん 当真あみさん



TAKANAWA GATEWAY CITY公式HP：<https://www.takanawagateway-city.com/>

TAKANAWA GATEWAY CITY公式YouTubeチャンネル：[https://www.youtube.com/@takanawa\\_gateway\\_city](https://www.youtube.com/@takanawa_gateway_city)



**ここは、いい未来への玄関口。**

東京、高輪エリア、品川から田町まで山手線3駅にわたる広大なフィールド。都心はもちろん、日本全国、そして海外からのアクセスも良く、いろんな人が集まり、いっしょに何かをはじめるにはぴったりな場所。ここにJR東日本グループがつくっているのが「TAKANAWA GATEWAY CITY」。100年先を見据えたさまざまなアイデアや取り組みにあふれ、世界中とつながり、未来のくらしとつながる、いわば玄関口のような街。来年春に向けて、ただいま準備中。どうぞ楽しみに。

2025年3月に向けて準備中

TAKANAWA GATEWAY CITY

## 1. 新しい体験価値・滞在価値を生み出す THE LINKPILLAR 1

### (1) 国際交流拠点にふさわしいハイグレードオフィス／国際会議場／新・観光拠点

高輪ゲートウェイ駅正面に位置する国際交流拠点の象徴となるツインタワー「THE LINKPILLAR 1」には、街の共創パートナーである KDDI 株式会社、マルハニチロ株式会社等大手企業の本社機能が入居するオフィスを有するほか、国際会議の誘致が可能な、駅直結・都心最大級の大規模コンベンション・カンファレンス施設「TAKANAWA GATEWAY Convention Center」が誕生します。

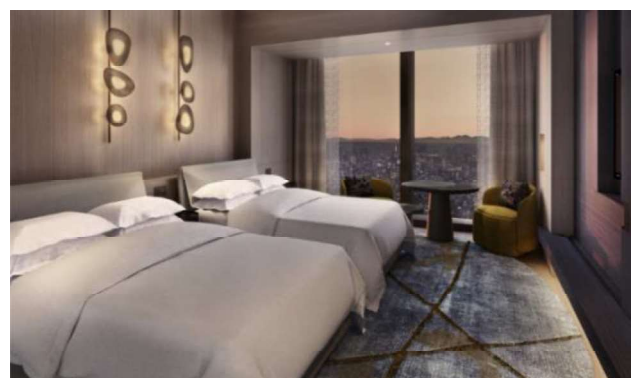
また、新しい旅をデザインする新・観光拠点「TAKANAWA GATEWAY Travel Service Center」では、東日本エリアや高輪エリアの魅力をインタラクティブ・イマーシブに体験いただけるコンテンツを大型タッチサイネージで提供するとともに、TAKANAWA GATEWAY CITY と各地域を結んで現地の旬の情報を発信するなど、観光情報発信拠点として、直感的に現地に「行ってみたい」と感じていただけるような、旅のきっかけとなる様々な仕掛けをご用意します。また、キャッシュレス・デジタルなチケットサービスによりスムーズな旅行購入体験を実現します。



### (2) 首都圏初進出・ラグジュアリーホテル「JW マリオット・ホテル東京」

SOUTH棟高層階には、マリオット創業者の名を冠した、多彩な価値を提供するラグジュアリーホテル「JWマリオット・ホテル東京」が首都圏初進出。2025年秋の開業を予定しています。

世界のトップクリエイターが集結する「ヤブ・プッシュェルバーグ」がデザインした、禅の理念を反映した洗練された客室。イノベーティブ・ヨーロッパアン、寿司バー、ロビーラウンジと併設するクロワッサンバーなど7つの施設での多彩な美食。さらに、都心を一望できる天井高8mの開放的なプール・フィットネス・スパではメンバーシップ制度を導入します。会議参加者がリフレッシュできるプログラム「JWウェルネスブレイク」などハイエンドの旅行者、MICE参加者へ最高のマインドフルな体験を提供します。



設計：品川開発プロジェクト（第Ⅰ期）設計共同企業体  
ホテルインテリア・デザイン：Yabu Pushelberg

### (3) 次の100年に向けた次世代型新商業空間

延床面積約50,000㎡<sup>※6</sup>・約200 ショップで構成される商業施設は、株式会社ルミネ（本社：東京都渋谷区、代表取締役社長：表 輝幸）が手掛けその名称を「ニューマン高輪」とすることが決定しました。

THE LINKPILLAR 1 SOUTH / 1～5F

THE LINKPILLAR 1 NORTH / 1～5F・28・29F は、

2025年3月まちびらき時に一部先行開業、秋に全面開業

いたします。（THE LINKPILLAR 2 / 2・3Fは、2026年春に開業）

※6 THE LINKPILLAR 1/THE LINKPILLAR 2 合わせて約60,000 ㎡

# NEWoMan

## TAKANAWA



ニューマン高輪イメージ

また、まちびらき時より、駅構内に新たに4店舗（改札内1店舗・改札外3店舗）が開業します。

株式会社JR東日本クロスステーション デベロップメントカンパニー（本社：東京都渋谷区、カンパニー長：杉村 晶生）が手掛け、駅での新たな過ごし方を提案します。

開発コンセプトは「エキナカ エンターテインメント」。モノトーンで洗練された空間で贅沢な時間体験が出来るほか、生地製造から焼成・陳列までを全面ガラス越しに楽しめる「LIVE FACTORY」、地方と首都圏、街と駅を結ぶ「体験型イベントスペース」を設けます。



3階改札外店舗のイメージ

## 2. 2026年春グランドオープンに向けて

まちびらきを機に、段階的に様々な施設が開業していきます。「MoN Takanawa: The Museum of Narratives」に加え、下記建物および施設は2026年春の開業を予定しています。

### (1) THE LINKPILLAR 2

泉岳寺駅に隣接する大規模複合棟。フレキシビリティの高いオフィスフロアに加え、商業施設やクリニック、フィットネスを完備し、ビジネスワーカーの街でのくらしを支えます。

また、街のエネルギーセンターとして、コージェネレーションシステムや日本最大級の蓄熱槽を備えた地域冷暖房設備を有し、街全体に環境性能の高いエネルギーを供給。再生可能エネルギー証書の活用などにより、実質ゼロカーボンのまちづくりを実現するほか、災害時も電力・熱を確保し、地域の防災力向上に貢献します。



## (2) TAKANAWA GATEWAY CITY RESIDENCE

外国人ビジネスワーカーにも対応した国際水準の高層住戸、テラス型住戸を含むプレミアムレジデンス。低層階にはインターナショナルスクールが2026年8月に開校します。また、植栽や水辺空間等により多様な生態系に配慮したビオトープに隣接し、豊かな自然を感じられるエコロジカルな環境を整備します。

商業店舗やクリニック、フィットネスなど他街区にある施設とのサービス連携や、Suicaの活用を通じ、「100年先の心豊かな暮らし」を見据えたこの街ならではの新たな住まいの提案を予定しています。



## 4. 街に彩りと賑わいをもたらす豊かなランドスケープ

### (1) 都内最大級・約4haのパブリックレلم

都内最大級・約4haのパブリックレلمは、東海道五十三次に着想を得て「53 Playable Park」のコンセプトで、多様な広場やストリートを整備します。南北約1km以上にわたって点在する、駅や広場、施設内空間からなる遊び場（Park）は、その半分以上が在来種を基調とした緑で彩られ、周辺の水系、地形、植生を取り込み、日本の四季の豊かさが感じられるとともに、地域の方々との交流や環境保全に取り組む舞台となります。

- 代表的な広場やストリートの名称



## (2) 夜を華やかに彩る照明演出・噴水演出プログラム

かつて、高輪の地に人々や船が集まり栄えた湊の情景に思いを馳せ、日没後の建物外装やプロムナードなどを光の演出で彩ります。「帆船」に見立てた各建物の照明や、プロムナードに埋設された約700個のドット照明により、未来への船出に期待を抱かせる数種類の照明演出プログラムを計画しています。また、Gateway Parkでは季節や照明演出に連動した水景ショーを計画しています。

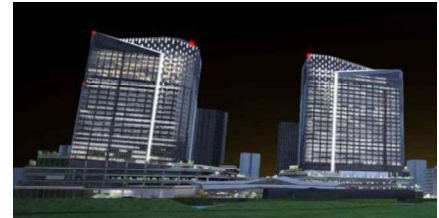
### 【演出プログラム一例】

#### 「帆のはためき」

1棟の建物を1隻の「帆船」に見立て、はためく光の帆を表現。風速センサーとの連動によってはためきの速度を変化させ、街の「今」の環境を光で可視化します。

#### 「フォローウィンド」

「北風は晴れ、南風は雨」という天気のことわざから、吉兆を予感させる北風に帆がはためくさまを表現。低層部からは波による水飛沫を思わせる光が立ち上がり、躍動感を演出します。



## (3) ナイトタイムエコノミーの推進

この街では、国内外の大人たちが夜も楽しめる、夜の飲食・文化・エンターテインメントベニューもご用意しています。Gateway Parkを中心とした広場では、ライトアップ、飲食・音楽イベントなど、季節ごとの夜の楽しみを提供してまいります。

THE LINKPILLAR1 NORTH 28・29階にある植物園のような空間には、バー&レストランが展開、アフターMICEやビジネス会食などにも対応した魅力的な飲食シーンを提供します。また、MoN Takanawa: The Museum of Narrativesでは、日本特有の芸能やライブパフォーマンスのステージなど昼公演の他、夜にも公演し、文化的に豊かな夜時間の過ごし方を提案します。これらの取組みに加え、竹芝エリアとも連携しながらナイトタイムエコノミーに貢献してまいります。



## 【参考】

### < 「TAKANAWA GATEWAY CITY」のまちづくり概要 >

品川開発プロジェクトの一環として、江戸の玄関口としての役割を担った歴史的背景および国内初の鉄道が走った地におけるイノベーションの記憶を継承し、開発コンセプトに「Global Gateway」を掲げ、「100年先の心豊かなくらしのための実験場」として新たなビジネス・文化が生まれ続けるまちづくりに取り組んでいます。

2025年3月27日まちびらきより、THE LINKPILLAR 1の開業および高輪ゲートウェイ駅が全面開業し、その他の棟（THE LINKPILLAR 2・MoN Takanawa: The Museum of Narratives・TAKANAWA GATEWAY CITY RESIDENCE）および各棟周辺エリアを2026年春に開業します。

今後も続くTAKANAWA GATEWAY CITYおよび品川駅周辺エリア（品川駅北口駅改良・品川駅街区）のまちづくりと一体となった価値向上に向けて、品川開発プロジェクトを推進していきます。

公式ウェブサイト (<https://www.takanawagateway-city.com>)

### < 関連するこれまでのプレス >

- 2022年4月21日 高輪ゲートウェイシティ（仮称）のまちづくりについて

～「Global Gateway」の実現に向けて、「100年先の心豊かなくらしのための実験場」を構築します～

[https://www.jreast.co.jp/press/2022/20220421\\_ho01.pdf](https://www.jreast.co.jp/press/2022/20220421_ho01.pdf)

- 2023年5月21日 未来への実験場「TAKANAWA GATEWAY CITY」

～100年先の心豊かなくらしに向けて多様なパートナーとつくりあげる環境先導のまちづくり～

[https://www.jreast.co.jp/press/2023/20230516\\_ho02.pdf](https://www.jreast.co.jp/press/2023/20230516_ho02.pdf)

- 2024年3月5日 「TAKANAWA GATEWAY CITY」を拠点とした広域スタートアップエコシステム

～100社以上のスタートアップを支援「TAKANAWA GATEWAY Link Scholars' Hub」が誕生～

[https://www.jreast.co.jp/press/2023/20240305\\_ho02.pdf](https://www.jreast.co.jp/press/2023/20240305_ho02.pdf)



< 「空間自在プロジェクト」について >

JR 東日本と KDDI は、交通と通信の融合により、場所や時間にとらわれない多様な働き方や暮らしを創出する新しい分散型まちづくり「空間自在プロジェクト」の実現に向け、2020年12月14日に基本合意書を締結しました。

「空間自在プロジェクト」における都市部のモデル地域として、品川開発プロジェクトを共同で推進します。5G を前提とした最先端の通信インフラとサービスプラットフォーム（都市 OS）を両社で構築することにより、働く人・住む人・訪れる人の暮らしと都市機能が連携し、アップデートし続けるまちづくりを目指します。 公式ウェブサイト (<https://kukanjizai.com/>)



指摘②

「駐車場台数の融通について3～6街区全体で調整することもできるのではないかと、台数自体も関係行政と検討してもらいたい。」



駐車場台数については、3～6街区全体で隔地を想定しています。一方で減免については、行政協議のタイミング等を踏まえ、事業者としては、現時点で協議による減免可能性は未考慮として、整備を前提に計画をせざるを得ないものと考えております。

【補足】駐車場台数の考え方について

非公開資料

想定している駐車場台数について

05・6街区全体で、約310台(うち、機械式駐車場は約230台)の駐車場台数を想定している。

想定している駐車場台数の根拠について

○約310台と想定する根拠は、以下①～③に記載のとおり。

- ①「大規模小売店舗立地法(以下「大店法」)」  
→「大規模小売店舗立地法のしおり(東京都産業労働局)」を踏まえ、  
店舗面積や来客数原単位等を設定し、一般車台数算出(右記式)

$$\text{必要駐車台数} = \frac{ASBCEY}{D}$$

A：店舗面積当たり日來客数原単位 (人/千㎡)  
S：当該店舗面積 (千㎡)  
B：ピーク率 (%)  
C：自動車分担率 (%)  
D：平均乗車人員 (人/台)  
E：平均駐車時間係数  
Y：併設施設係数

- ②「港区低炭素まちづくり計画の駐車場機能集約区域内における建築物の  
駐車施設の附置等に関する条例」  
→「駐車場地域ルール(港区)」「品川駅北周辺地区駐車場地域ルール」を踏まえ、一般車・荷捌き駐車場台数算出  
→算出数値に対し「品川駅北周辺地区駐車場地域ルール」に基づく標準値【0.6】※1を適用

※1：将来の駐車需要を勘案し、個々の建物においても整備台数の不足が生じないように設定した駐車施設整備台数の基準。都市計画提案段階において、適用可能。

減免の可能性について

- 上記②に基づく台数は、従来協議事例を踏まえ、3・4街区で現状受入れ可能な台数分は、隔地を想定。
- 一方で、上記①に基づく台数は、上記②とは別で整備を求められる可能性を考慮※2し、5、6街区施設内で計画する。

※2：一般的な大店法に関する協議は、開業1年前頃実施するものであり、開業3年前の他事例との比較を求められるため、現時点では協議による減免可能性は未考慮とし、整備する前提で計画

有識者	松浦 晃一郎 座長	木曾 功 副座長	中井 検裕 氏(オンライン)	オブザーバー	谷川 章雄 氏	小野田 滋 氏(欠席)
	本保 芳明 氏(欠席)	西村 幸夫 氏	稲葉 信子 氏		老川 慶喜 氏(欠席)	古関 潤一 氏(欠席)

○(座長)5・6街区の協議については、基本的には専門家会議である調査・保存等検討委員会(以下、委員会)で進めてもらう内容だと思うが、まだ意見の詰めが足りない。  
**2月18日の次回有識者検討会議までに2回ある委員会で両者歩み寄っていただきたい。**

**万が一委員会で結論が出て出なくとも、協議状況を共有していただき、次回有識者会議ではそれらも踏まえた議論を行い、結論を出していけると良い。**

○(副座長)都市部における開発の利益と文化財の保存する利益については、**巨額の負担を誰が行うのか**という議論になる。文化庁や東京都の意見を聞きたい。事業者にも保存してもらいたいというスタンスは当然であり、事業者の規模により何とか社会貢献として進めることもできるかも知れないが、今回の影響は巨額である。この問題は高輪に限らず、これからも都心部で似たような事例が多く出てくる問題である。

○(西村氏)保護措置にある100m以上の現地保存について、**「100m」とする根拠を教えてください。**

⇒(谷川氏)4街区の検出写真で示したが、実際に見た際に**少し曲線をもつ線形が鉄道らしい景観として印象に残っており、それを根拠としている。**

4街区における信号機跡を含む出来るだけ長い区間の現地保存を果たせなかったということ踏まえ、5・6街区においては100m以上という要望を行った。

⇒(西村氏)5・6街区において100mを現地に残した場合、**多くの人が見られるような場所ではないため、景観としては残らないだろう。**また、現実的に100m残すと、金額的に巨額の損失がある。

○(座長)新橋・横浜間の鉄道は重要だが、ほとんど残っておらず、**多少でも残すということが重要。**ただ、まちづくりも重要であり、開発とどう共存するかが課題。

100mがいいのか、50mがいいのかは、**まちづくりに影響を与えないような落としどころについて、しっかり議論してもらいたい。**

信号機跡は十分な根拠を持っているが、100mの根拠については十分な理由にはなっていないと個人的には感じる。

⇒(稲葉氏)**100mが絶対値ではない**と思うがいかがか。

⇒(谷川氏)現時点での**調査所見により、直観であるが高輪築堤の工区が30mくらいになる**のではないかと感じている。従って、2スパンで60m、最低でも**工区を比較する上で3スパンというところが残すべき範囲として考える。**高輪築堤は非常に作り方が多様であり、その**多様性を現地に残すことが重要**である。

短い区間を残すのではなく、工区を念頭においても100m以上が望ましい。

○(副座長)100mの根拠は理解しにくいですが、これを事業者が残そうとすると大変困難な状況。景観自体は既に失われていると考える。仮に文化庁が補償して100mを残せたとしても、地下空間であるため見ることができるかどうか。**地中でも保存が大事だという観点で見ると、5・6街区間の道路下の部分は保存ができそうである。**さらに南側に視点を移せば、築堤が線路の下に入り込んで、ハツ山のところまで500mくらいを地中に保存できそうである。また、羽田アクセス線の箇所でも実際に築堤があることがわかっていて、ある程度の距離が保存できると聞いている。線路の下でも調査ができる時代になれば、このように残っている部分が点在している状態を確認できるだろう。**開発を捨てるか、保存をとるかという二者択一の議論は現実的ではない。1mでも多く残せればよく、その議論をすべきではないか**と思う。検討会議の議論ではなく委員会で、通常より回数を増やしてでも議論して詰めてもらいたいと思う。

○(西村氏)デッキでもよいので、**見て理解できる空間を作ればよい**のではないか。ここにはこういう風景があったんだ、という**実感が持てる空間作りが大事**だと思う。

○(本保氏)両立のあり方は、**品川全体のまちづくりがどのような影響を受けるのかという観点で考えると良い。**5・6街区が形成されないと街が分断されるだろう。**社会課題の解決の取組みが実現出来なくなるという観点も大きな課題**になる。理想の形としての100m以上の保存は理解できるが、**その他に価値を残す方法がないのか**は議論を進めてもらいたい。100点にはならずとも、100点に近づいた結論であれば十分に価値があると考えます。(事務局代読)

○(中井氏)鉄道用地内に地下車路を迂回させる案は、JRが自らコントロールできる自社敷地内で解決しようとした場合の致し方ない案である。**5・6街区間の保存は、道路用地等もあり、本来行政の協力が無いと難しい場所**だと考える。**時間も重要な要素なので、是非行政の協力をお願いすることを強く申し上げたい。**