

第 65 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【全体会】

日時：2026年3月11日（水）

全体会・部会③ 10:00～12:00（予定）

場所：TKP ガーデンシティ PREMIUM 品川 ホール 5A

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(5)」に対する

当社の見解について（JR 東日本）

【資料 1】

【別紙 1】

【別紙 2】

(3)6 街区南部の調査状況について

【資料 2】

(4)第 19 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」議事録・資料の共有

【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(5)」に対する 当社の見解について

本文書は、2026年2月4日の第64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(5)」(以下、「委員見解(5)」という)にていただいたご意見2項目への回答も含めて、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2025年3月以降、丁寧に議論を積み重ねていただいております。今後、ご助言を取りまとめて頂いたのちには、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。

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見解に対する回答を含めた当社見解

<委員見解(5)>

・5・6街区の信号機跡及び築堤部100m以上の区間の現地保存を要望してきた。JR見解において、5・6街区での築堤部100m以上の区間の現地保存が難しいとされたことは理解できる。一方、5・6街区間の現地保存については、現時点でその成立性の検証にあたっては、詳細な検討や協議等が必要であり、時間と費用を要するとのことであった。

しかしながら、5・6街区間の現地保存の問題は、すでに2025年4月の本委員会において古関委員が検討を要望したことである。また、5・6街区間南端では信号機跡が確認されている。したがって、再度本委員会として、信号機跡を含む5・6街区間の現地保存の検討を要望する。本委員会としては、信号機跡を含む5・6街区間の現地保存の方策を見通した上で、5・6街区の保護措置に関する結論を得ることとしたい。

→「5・6街区での築堤部100m以上の区間」における現地保存が困難である点をご理解いただけたものと受け止めさせていただきます。

「信号機跡を含む5・6街区間の現地保存の検討」につきましては、当社の開発計画以外の公共事業等も進んでいる状況から、当社だけでは検討の深度化が困難であります。しかしながら、再度のご要望を真摯に受け止め、加えて「『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」(2026年2月18日、第19回開催)における議論も踏まえ、当社を含めた関係事業者、関係行政機関及び有識者による協議体において検討・協議を進めることとなり、既に開始されております。なお、協議体における検討・協議の結果等につきましては、改めて本委員会にて報告させていただく予定です。

この協議体においては、5・6街区における決定済の都市計画の変更や建物計画の変更等の開発計画の変更を伴うことも想定され、5・6街区の開発計画に関する各種法令等に基づく具体的な協議を進める中での検討・協議となり、一定期間の時間を要するものであることをご理解願います。なお、この具体的な協議を進めるにあたり、現地保存の検討対象の「信号機跡を含む5・6街区間」については別紙1を前提としております。

<委員見解(5)>

・6街区南部については、これまでの調査成果をとりまとめ、築堤部と第8橋梁北横仕切堤との関係を把握するとともに、第7・8橋梁横仕切堤における位置づけを明らかにする手続きが必要である。今後は本委員会においてそうした手続きを経て、6街区南部の遺構の構成要素と開発計画の関係を確認することとしたい。

→6街区南部(第8橋梁北横仕切堤付近)における調査成果については、東京都教育庁、港区教育委員会の協力を得て、今回とりまとめを行いました。(別紙2参照)

また、6街区南部における開発計画との関係については、これまでもご説明しているとおり、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。

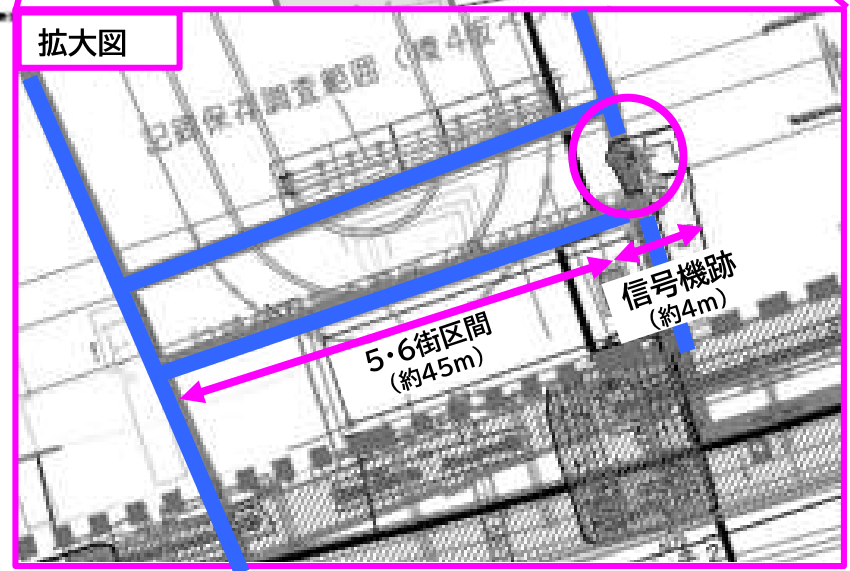
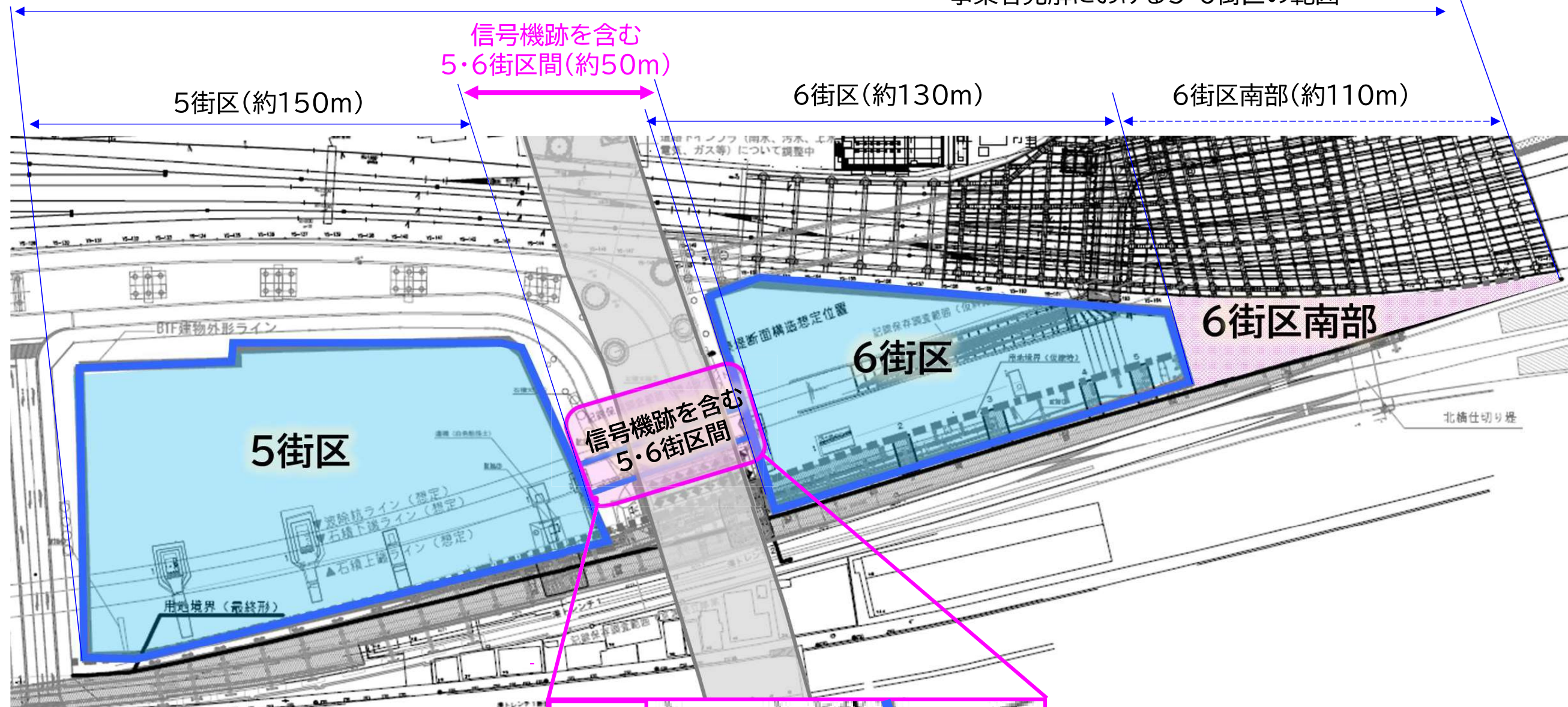
4. 今後に向けて

当社としては、2026 年 3 月にグランドオープンを迎える1～4街区のまちづくりに続き、5・6街区においても具体的な設計および都市計画協議等を進め、高輪築堤の保存・継承と両立した1～6街区全体での公共性の高いまちづくりを早期に完成させ、『国際交流拠点・品川』の実現に貢献してまいりたいと考えております。

今後、前述した協議体において、「信号機跡を含む 5・6 街区間」における現地保存の検討に関する建設的な議論、協議を進めてまいります。なお、協議体による検討・協議の結果等が得られた際は、本委員会において5・6街区の保護措置に係るご助言を取りまとめ頂けますようお願い申し上げます。

第54回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料より(一部加筆)
第19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)

事業者見解における5・6街区间の範囲





※ 調査成果については以下より引用
 ・鋤取調査：京浜急行鉄道（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業の一部工事に伴う埋蔵文化財確認・試掘調査概要報告書
 ・北横仕切堤試掘：【品川駅付近連続立体交差事業】泉岳寺駅～品川駅間試掘調査工事埋蔵文化財調査報告書
 ・トレンチ調査：第56回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料1-3（東京都教育庁資料）

第54回 高輪築堤調査・保存等検討委員会 全体会【別紙5】再掲(一部修正)

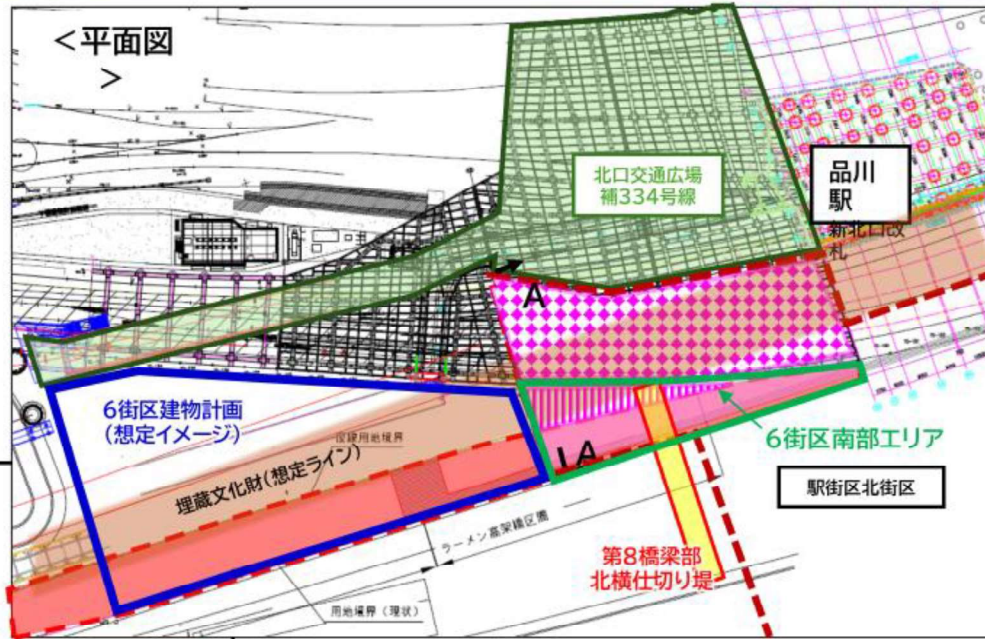
6街区南部における計画見直しを含めた現地保存の検討

【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110m)

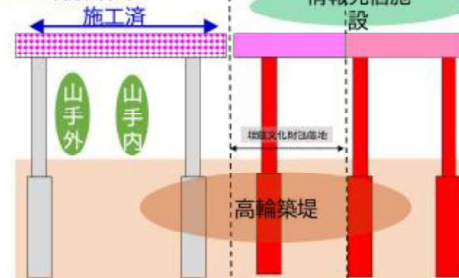
※第54回資料より修正



見直し①

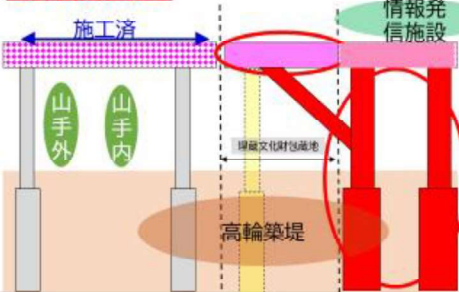
○デッキ部断面イメージ(A-A断面)

<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】

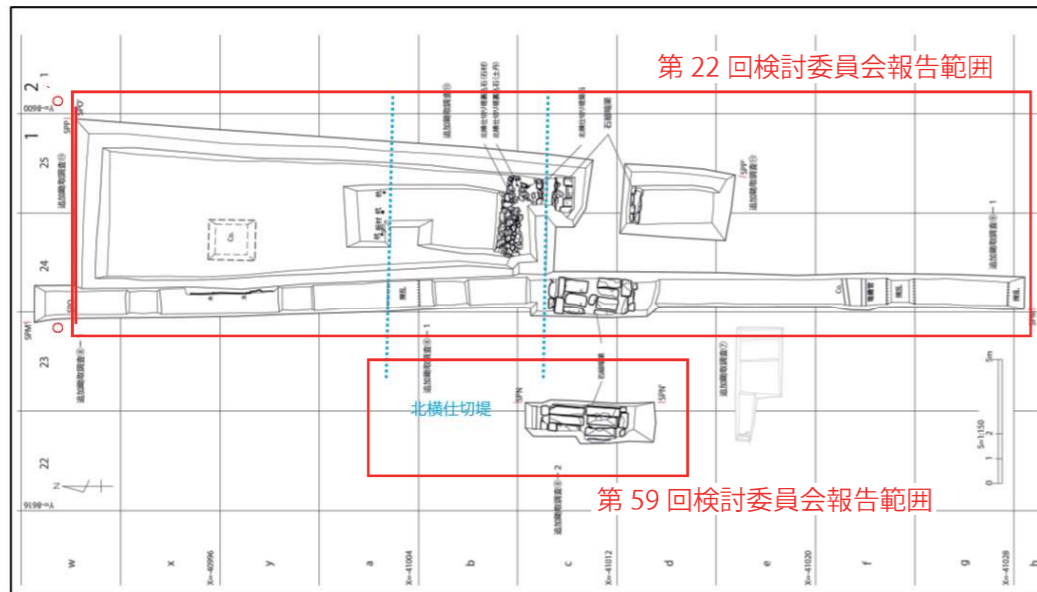


記録保存調査箇所及び仮橋脚施工箇所へ杭の打設位置を変更

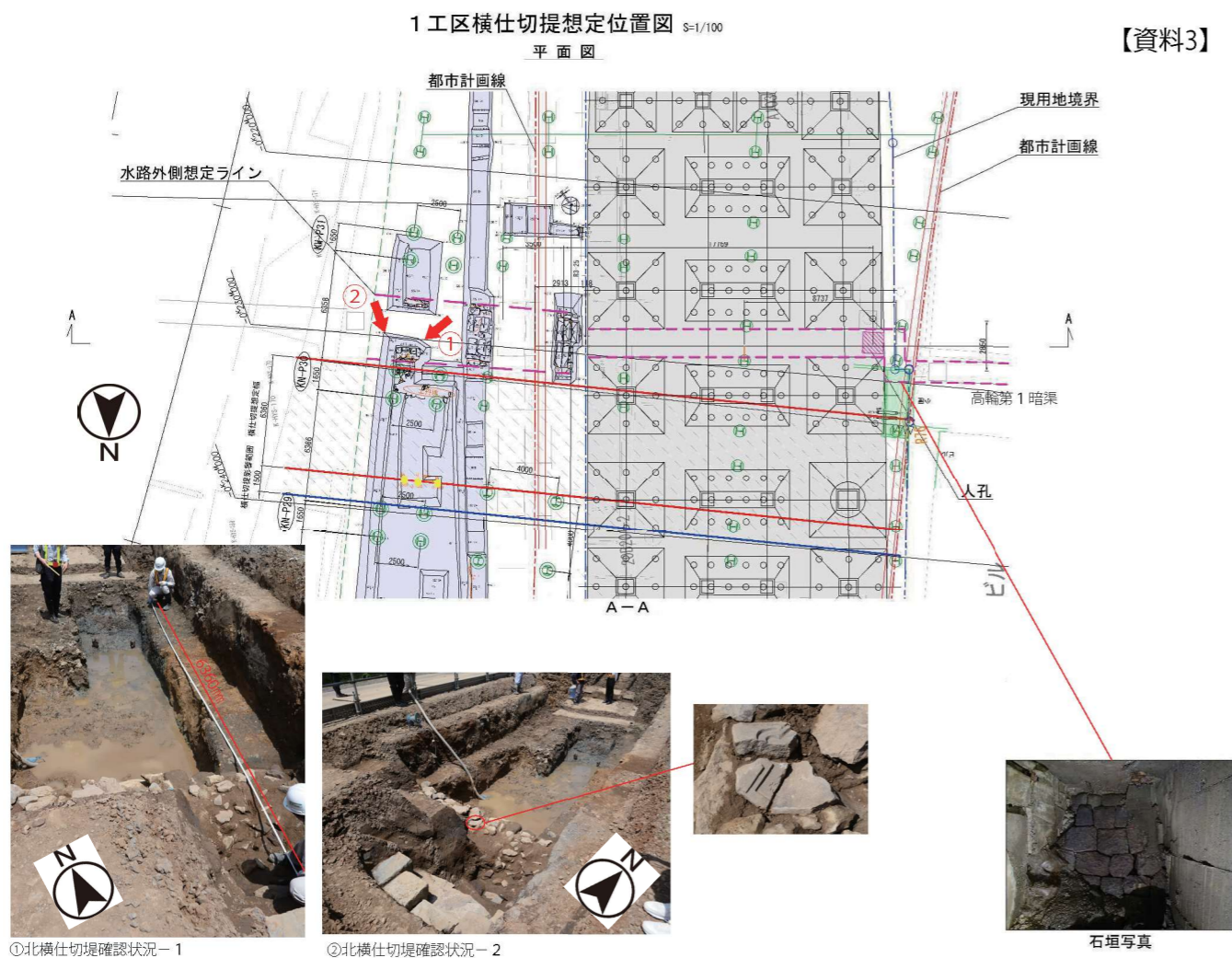
今後の計画において掘削は行わない



第8橋梁北横仕切堤の調査位置 (JR 東日本提供)



第22回検討委員会 (2022年9月7日開催) 資料に方位を加筆



【資料3】

第59回検討委員会 (2025年9月3日開催) 資料を転載

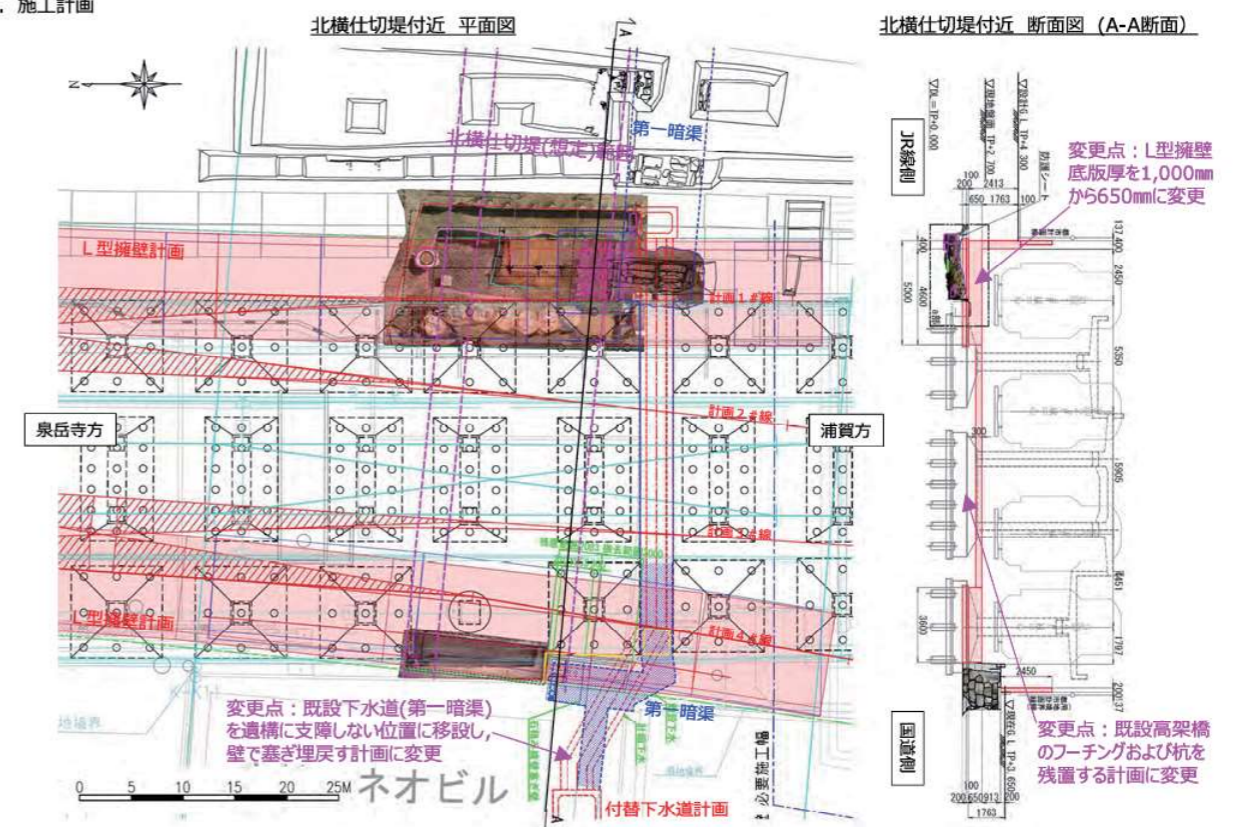
第8橋梁北横仕切堤の調査成果について

【資料1】



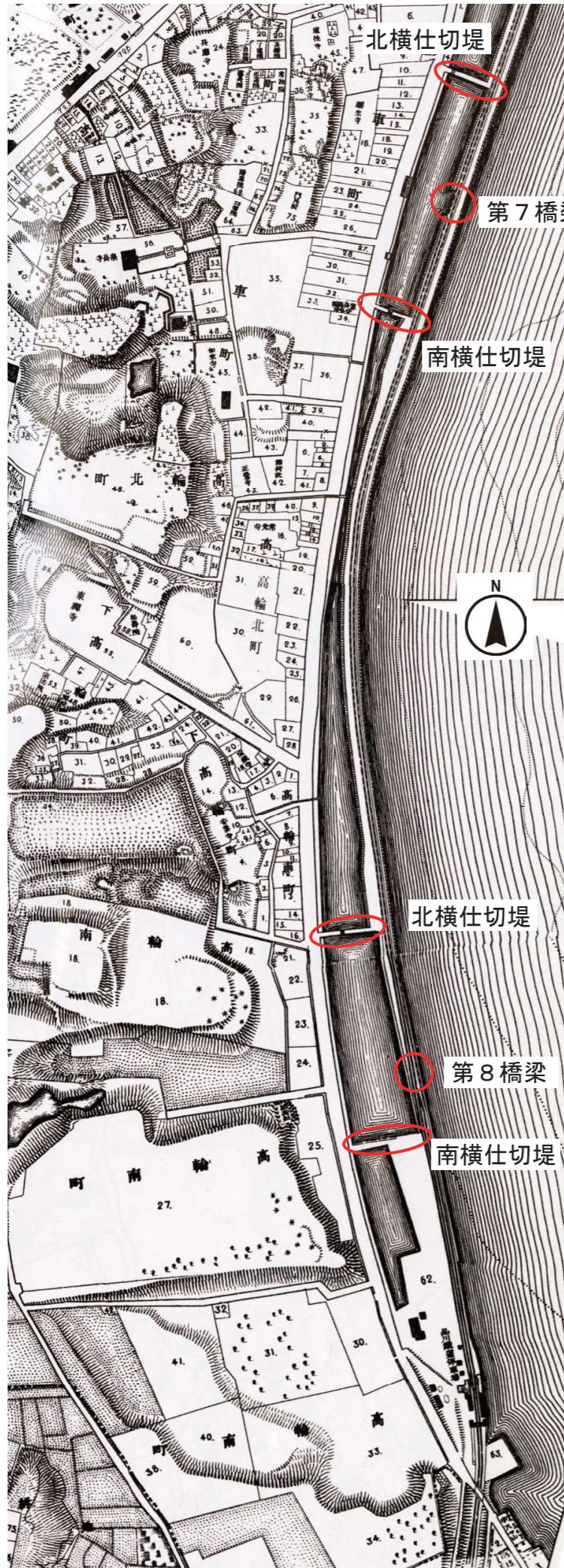
京急線連立 道構への影響低減に向けた工事計画の見直しについて

1. 施工計画



変更点: 既設下水道(第一暗渠)を道構に支障しない位置に移設し、壁で塞ぎ戻す計画に変更

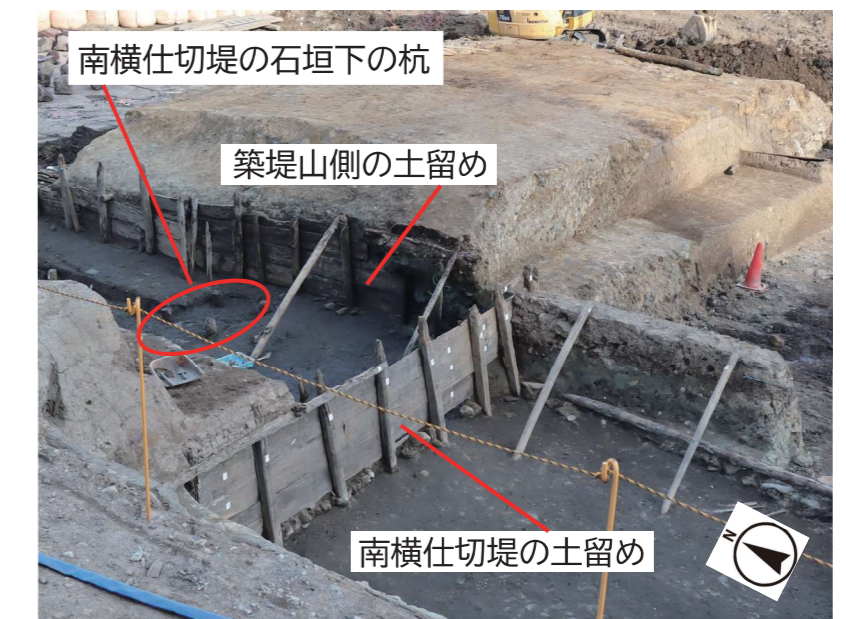
変更点: 既設高架橋のフーチングおよび杭を残置する計画に変更



第7橋梁北横仕切堤（2街区）



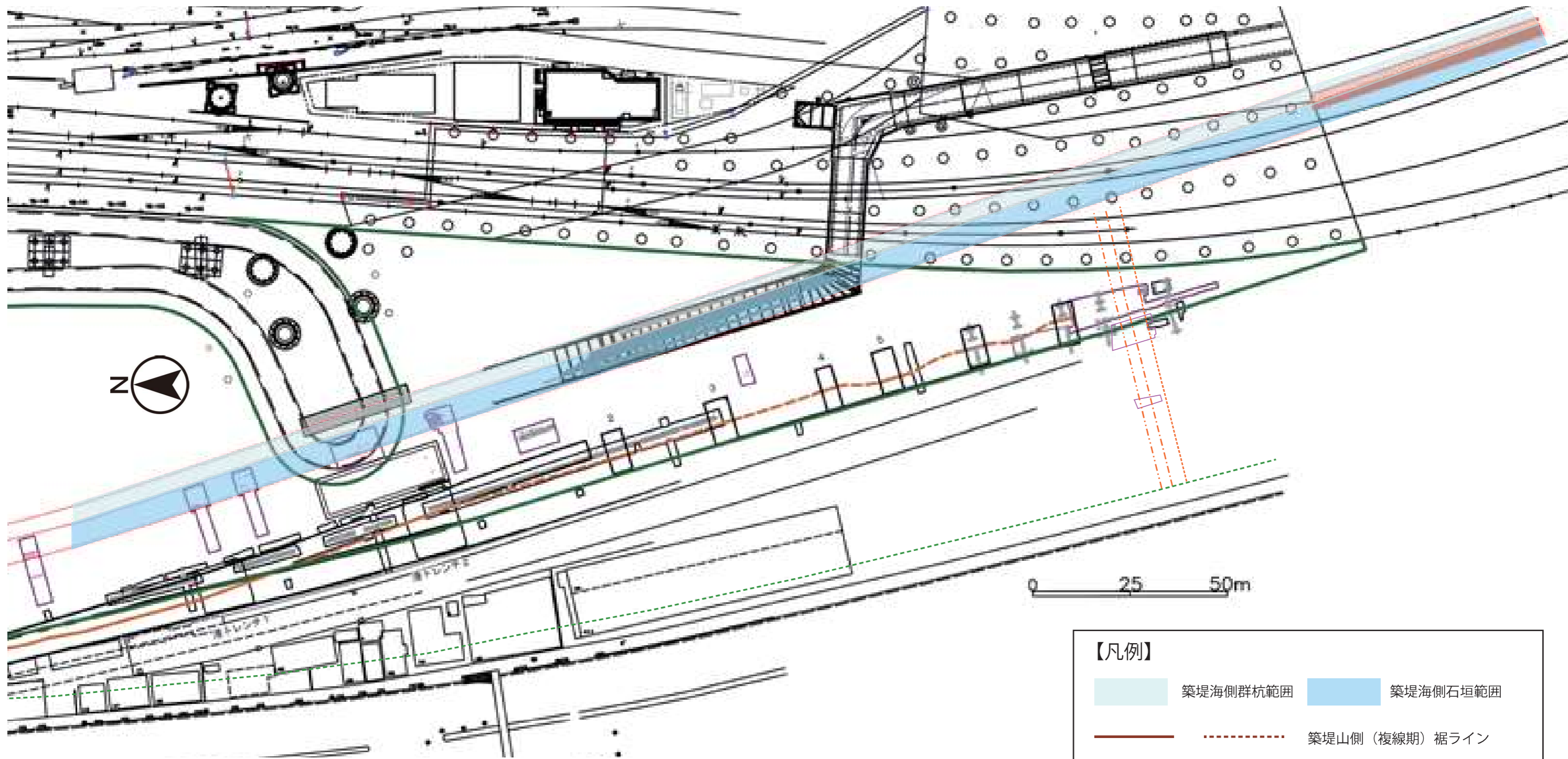
第7橋梁南横仕切堤（4街区）



大島盈株 1899「從東京新橋至横浜野毛浦鐵道諸建築費用綱目」（『帝國鐵道協會會報』第1卷第4号所収）を元に作成

		長	高	上巾	創功	竣功	掛官員
第7橋梁	北横仕切堤	30間(54m)	8尺5寸(2.55m)	2間(3.6m)	壬申(明治5)正月23日	壬申(明治5)3月15日	有吉公于・若園吉孝
	南横仕切堤	25間(45m)	8尺5寸(2.55m)	2間(3.6m)			
第8橋梁	北横仕切堤	40間(72m)	8尺5寸(2.55m)	2間(3.6m)	辛未(明治4)10月20日	壬申(明治5)3月15日	鹿島章・栗原政恒・佐々木備備
	南横仕切堤	47間(84.6m)	10尺(3m)	3間(5.4m)			

※1間=1.8m、1尺=0.3m、1寸=0.03mで計算




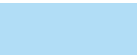






【共通点】

- ・橋台を挟んで東西に配置され、高輪築堤に直交する。
- ・橋台を向いている面（北横仕切堤の場合は南面）は石が積まれるが、反対面（北横仕切堤の場合は北面）は、土坡+杭で構築される。
- ・大島盈株がまとめた『工事綱目』によると、第8橋梁南横仕切堤以外は、同じサイズで構築されている。

【相違点・不明点】

- ・第8橋梁南北仕切堤の石垣に比べると、第7橋梁南北仕切堤は高い位置まで石積みが残存している。
- ・第8橋梁北横仕切堤の石積みは、後に暗渠の一部に転用されている。
- ・第7橋梁北横仕切堤は、仕切堤→築堤の順に、同南横仕切堤は築堤→仕切堤の順に構築されているが、第8橋梁南北仕切堤と高輪築堤本体との関係は不明である。

【凡例】

- | | | | |
|---|--------------------------|---|---------------|
|  | 築堤海側群杭範囲 |  | 築堤海側石垣範囲 |
|  | |  | 築堤山側（複線期）裾ライン |
|  | 江戸期護岸想定ライン（歩車道境界から5m） | | |
|  | 北横仕切堤石積みライン（破線は想定位置） | | |
|  | 北横仕切堤平坦面ライン（文献からの想定位置） | | |
|  | 北横仕切堤土坡下端ライン（杭位置からの想定位置） | | |

「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議（第19回）

開催記録

I 開催概要

日時： 2026（令和8）年2月18日（水曜日）15時30分～17時00分
場所： JR東日本 現地会議室
出席者： 以下の通り

表出・欠席者一覧

有識者	<ul style="list-style-type: none"> ・松浦 晃一郎氏（第8代ユネスコ事務局長） ・木曾 功 氏（元ユネスコ日本政府代表部特命全権大使） 【欠席】稲葉 信子 氏（静岡県富士山世界遺産センター館長・筑波大学名誉教授） ・中井 検裕 氏（東京科学大学 名誉教授） ・西村 幸夫 氏（國學院大学 観光まちづくり学部 学部長） ・本保 芳明 氏（国連世界観光機関（UNWTO）駐日事務所 代表） 	座長 副座長
有識者 オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> ・小野田 滋 氏（公益財団法人鉄道総合技術研究所 アドバイザー） ・老川 慶喜 氏（立教大学名誉教授） 【欠席】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） ・谷川 章雄 氏（早稲田大学 人間科学学術院 名誉教授） 	
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> ・文化庁文化財第二課 史跡部門 ・東京都 教育庁 地域教育支援部 管理課 ・港区教育委員会事務局 教育推進部 図書文化財課 ・港区まちづくり支援部 開発指導課 ・鉄道博物館 学芸部 ・東京都 建設局 道路建設部 鉄道関連事業課 	
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 都心業務部 ・独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 技術監理部 ・京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部 品川開発推進部 ・京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 建設部 ・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 まちづくり部門 ・東日本旅客鉄道株式会社 構造技術センター 	
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 建設部 ・東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部・マーケティング本部 	
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：次第

資料1 [第18回(12月22日)有識者検討会議議事録案]

資料2-1 [「5・6街区の高輪築堤跡の文化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]

参考資料2-2-1～3 [これまでの検討結果の取りまとめ]

- 参考資料 2-3-1 [5 街区建物部(50m)・5・6 街区間(50m)における現地保存の検討]
参考資料 2-3-2 [5 街区建物部(25m)・5・6 街区間(50m)・6 街区建物部(25m)における現地保存の検討]
資料 2-4 [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(5)]
資料 3-1～2 [信号機跡を含む 5・6 街区区間に関する現況について]
資料 4 [信号機跡を含む 5・6 街区区間における高輪築堤の保存・継承とまちづくりとの両立のあり方について]
資料 5 [説明資料(信号機跡を含む 5・6 街区区間について)(中井委員)]
資料 6 [高輪築堤の価値および意義ある保存・継承等のあり方と、これらを踏まえたまちづくりとの両立のあり方について]
資料 7 [THE FIRST RAILWAY PROJECT について]

II 議事概要

1 開会

- 第 19 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」（以下、「有識者検討会議」とする）を開会する。（事務局 JR）

2 第 18 回（12 月 22 日）有識者検討会議議事録確認

- 議事録を確定する。（座長）

3 「高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりについて」のとりまとめに向けた意見交換

1) ①(情報共有)高輪築堤調査・保存等検討委員会における協議状況

- 資料 2-1、参考資料 2-2-1～3、参考資料 2-3-1～2 を説明する。（事務局 JR）

[説明概要]

- ・前回から今回の「有識者検討会議」までに 2 回の「高輪築堤調査・保存等検討委員会」（以下、「調査・保存等検討委員会」とする）が開催された。
 - ・資料 2-1 は、2025 年 12 月の第 62 回「調査・保存等検討委員会」で示された「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)）」とする）に対して、2026 年 1 月の第 63 回「調査・保存等検討委員会」にて当社の見解を提示させていただいたものである。
 - ・5・6 街区における「信号機跡及び築堤部 100m 以上の現地保存」の要望に対して全 14 パターンのシミュレーションを行い、開発計画への影響を確認した結果、いずれも建物計画の成立性、事業採算性を含む開発価値等の観点において、事業者としての許容範囲を大きく超えている。
 - ・第 8 橋梁北横仕切堤を含む 6 街区南部は、今後の開発予定がなく、線路下にもなるため現地保存に相当する保護がなされているものと判断した。
- 資料 2-4 を説明する。（谷川氏）

[説明概要]

- ・資料2-4は2026年2月の第64回「調査・保存等検討委員会」に提示した「5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値および保護措置について（5）」（以下、「委員見解（5）」とする）である。
- ・5・6街区の信号機跡および築堤部100m以上の区間の現地保存を要望してきた。
- ・JR見解において、5・6街区での築堤部100m以上の区間の現地保存が難しいとされたことは理解できる。
- ・再度、信号機跡を含む5・6街区間の現地保存を要望し、その現地保存の方策を見通したうえで、5・6街区の保護措置の結論を得ることとしたい。
- ・6街区南部の遺構の構成要素と開発計画の関係を確認することとしたい。

②信号機跡を含む5・6街区間について

- 資料3にて5・6街区間と信号機跡の関係性を説明する。（事務局 JR）
- 資料3-1、3-2を用いて5・6街区間の整備事業の状況を説明する。（UR）

〔説明概要〕

- ・5・6街区間は、海側をJR線、山側を京急線に挟まれた場所であり、地上レベルで区画道路4号、その上空に東西をつなぐ環状4号線、南北をつなぐ補助線道路332号線・334号線が計画されている。環状4号線と区画道路4号の間の2階レベルに歩行者道路15号と、5・6街区間デッキにて歩行者動線が計画されている。
- ・既に計画決定された主要な交通インフラが位置付けられた敷地であり、多くの道路整備が進んでいる。

- 資料4にて5・6街区間の現地保存の検討状況を説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕

- ・既に環状4号線が着工され橋脚位置や高さ方向の制限があり、かつ用地が限られている中で街区間デッキや区画道路が計画されているため、各施設を移設して築堤を保存するスペースがない状況である。
- ・地下車路をJR用地内で迂回させる検討も行ったが、線路敷地内に地下車路を整理するため費用増や整備長期化等から実現が難しいという検討結果となった。

- 資料5にて、状況を踏まえた5・6街区間の考え方について説明する。（中井氏）

〔説明概要〕

- ・5・6街区間の大部分は区画整理によって公共用地となり、地上の区画道路4号、その上空の環状4号線、幅員は未決だが歩行者通路15号が都市計画として定められている。
- ・区画道路4号の線形は、管理者となる港区、東京都（都市計画特区）、内閣府（国家戦略特区）も協議に加わって、2010年代後半に様々な手続きを経て、築堤発見以前に決定されたものである。
- ・このように多大な行政協議の結果、決定した都市計画であるが、それを再検討することで5・6街区の築堤保全につながるのであれば、再度行政の多大な協力を必要とするが再検討に値するのではないか。

- ・具体案として、U字型の区画道路4号を少し短絡化できないかと考えている。結果的に5・6街区のJR用地が広がり、歩行者デッキや地下車路位置等の融通の自由度が増す。
- ・個別協議は膨大な時間がかかるため、会議体を構築して早急に検討し、既決の都市計画を関係各所が協力して調整していけないか。そのような場ができれば、私も参加してもよい。
- 中井氏からの有意義な説明に感謝する。行政の意見はいかがか。（座長）
- 中井氏の提案する会議体ができれば文化庁も参加して協力したい。（文化庁）
- 文化庁と同じく東京都教育庁も参加して協力したい。（東京都）
- 港区教育委員会としては、一度提案を持ち帰り検討したい。（港区）
- 中井氏の提案が実現するならありがたい。都市計画決定から時間が経っていないものを変えることについて抵抗を受けるかもしれないと心配するが、変更に値する大発見であることに合意してもらえたらありがたい。しかし都市計画決定は時間がかかるものであり、計画が遅れないよう早めに実施してもらいたい。（西村氏）
- 例えば、道路の舗装面の色を変えて地下に遺構が埋まっていることを示すなど、上手くデザインを講じることで、将来のために地下に残すことの意義を実感できるような取り組みも考えられる。（西村氏）
- 中井氏の提案により大きな可能性を示してもらった。実現するには行政との調整が必要になり、長時間かけて一度決定したことを変えることは容易ではないが、行政庁にいた経験上「やってやれないことはない」はずである。遺構の保存は事業者のみならず国や行政関係者全員の責任であり、関係者で前向きに検討してほしい。（本保氏）
- 国家戦略特区としてかなり以前に都市計画が決定されていることをもう一度変えることは行政的に大変な作業と思うが、それをやらないとこの部分が残らないのであれば、関係行政機関、事業者が全員で力を合わせて取り組んでももらいたい。都市計画を変更するには十分な理由になると思われる。（副座長）
- 「調査・保存等検討委員会」としては、信号機跡を含む5・6街区間の現地保存の方策を見通したうえで5・6街区の保護措置の結論を得ることにしたいと考えているので、ぜひ検討をお願いしたい。（谷川氏）
- 文化財行政も賛成しており、中井氏の提案が実るとよい。このような工夫で遺構が保存されると、画期的なことになる。遺構が残ることも大事だが、そのためのプロセスも後世に与える影響が大きい。（老川氏）
- 今後のスケジュールを関係者が持ち帰り検討してもらいたい。中井氏の提案をベースに、小グループを作るなどして具体的に検討してほしい。（座長）
- 「調査・保存等検討委員会」における「委員見解(5)」は、事業者として、重要な文書であることと、様々な検討を行ってきたが事業者では抱えきれない状況になってきたということ、2つの意味において重く受け止めている。現在、具体的なワーキングをどのように進めるか関係行政との相談を進めている。道路計画の変更は、事業者として提案できる立場ではないため、関係する皆様と連携して進めたい。全体の都市計画との整合を図りつつ、少し時間をかけて議論しなければ見えてこないのではないかと考えている。（JR）

- 本日の「有識者検討会議」では中井氏の提案に賛成であり、まずは行政がこれに同意し、態度と方向性を決めてもらいたいということが一番のポイントである。行政に態度をはっきりしてもらうことが現在の課題である。（座長）
 - 本日の中井氏の提案は港区としても受け止めている。提案を一旦持ち帰り、道路や都市計画を担う部署を含めて検討したい。（港区）
 - 提案について概ね受け止めていただいたと理解している。長く都市計画に関わってきたため、これがいかに難しいことかは重々承知している。それでもこの文化財の価値が高い、ということであり、5・6街区間は信号機跡というピンポイントの位置でもあるので、調整してみる価値は十分にあると考える。（中井氏）
← 中井氏には最後まで責任ある立場で進めていくことが望ましい。（座長）
 - この検討や調整は国レベルの問題として、特に文化庁にイニシアチブをとってもらいたい。この史跡の重要性について文化審議会が特別に意見を出しているはずであり、その経緯を踏まえての保存に係る問題である。港区や東京都にだけ任せるという対応ではなく、文化庁、国土交通省のレベルで強力に進めてもらいたい。（副座長）
 - 国家戦略特区のため、最後は国の確認がないと変更が成立しない。国の理解も必要である。「委員見解(5)」を受けて国土交通省の都市局に説明しており、文化庁と同じく議論への参加の協力を得られることは確認できている。（JR）
 - 都市計画は国、都、区の関係者と合意して進めていく必要があるが、今回の基盤整備は土地区画整理事業でURにて進めているため、大臣認可となる。（UR）
 - 大枠でよいので、次回の「有識者検討会議」で報告してもらいたい。（座長）
- 2) 高輪築堤の価値および意義ある保存・継承等のあり方と、これらを踏まえたまちづくりとの両立のあり方について
- 前項で議論を頂いた内容となるので、資料6の説明を割愛する。（事務局 JR）

4 その他

- 資料7について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕

- ・当社で行ってきた高輪築堤の保存や歴史の継承についての様々な取り組みを、より広く分かりやすく伝えていくためにロゴを作成し、「THE FIRST RAILWAY PROJECT」を立ち上げる。プロジェクトの始動として、史跡範囲の現地保存公開の工事を来月から着手する。併せて、3月28日のグランドオープン以降、ギャラリーでこれまでの調査で分かったことなどを紹介する。
- 鉄道開業の歴史を紹介していくとのことであるが、開業だけにこだわらずに、開業した後どのように日本中に鉄道が広がっていったのかということも、広く伝えていってもらいたい。（座長）

5 閉会

- 次回の「有識者検討会議」は、本日提案いただいた検討体制の組成を含めて、状況に応じて調整させていただきたい。詳細は後日連絡する。（事務局 JR）

- 本日は終了する。（事務局 JR）

要旨以上

III 記録

1 開会

- [事務局 JR] ただいまより、第 19 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」（以下、「有識者検討会議」とする）を開会する。
- [事務局 JR] 本日は稲葉氏、有識者オブザーバーの古関氏が欠席となる。
- [事務局 JR] 配付資料の確認を行う。資料の欠損があればその申し出いただきたい。
- [事務局 JR] 本日の次第を説明する。
- [事務局 JR] ここからは座長に進行をお願いする。

2 第 18 回（12 月 22 日）有識者検討会議議事録確認

- [座長] 資料 1 の議事録について、皆様には事前に確認しているものである。あらためて質問や意見はあるか。
- [座長] 指摘がなければ議事録を確定とし、次の議題に移る。

3 「高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりについて」のとりまとめに向けた意見交換

1) ①（情報共有）高輪築堤調査・保存等検討委員会における協議状況

- [事務局 JR] 前回から今回の「有識者検討会議」までの間に 2 回の「高輪築堤調査・保存等検討委員会」（以下、「調査・保存等検討委員会」とする）が開催された。資料 2-1 は、2025 年 12 月 5 日の第 62 回「調査・保存等検討委員会」で示された「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）」とする）に対して、2026 年 1 月 7 日の第 63 回「調査・保存等検討委員会」にて当社の見解を提示させていただいたものである。5・6 街区における「信号機跡及び築堤部 100m 以上の現地保存」の要望に対して、様々なシミュレーションを行い、開発計画に対する影響を確認してきた。参考資料 2-2-1 に検討した全 14 パターンを示す。いずれも結果として、各種機能等の確保による建物計画の成立性、事業採算性を含む開発価値といった観点で事業者として許容できる範囲を大きく超えていると考えており、現時点では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ない状況である。5・6 街区間の現地保存成立性の検証は事例も少なく、詳細な構造検討や協議等が必要となり、時間と費用を要するため、現時点では更なる検討を行う状況にないと整理している。第 8 橋梁北横仕切堤を含む 6 街区南部については、線路下部の確認調査は行えないものの今後の開発予定はないため、現地保存に相当する保護がなされているものと判断している。また第 7 橋梁南横仕切堤については、1～4 街区及び 5・6 街区に移築可能な場所の確保の見通しがたたない

という点で、今後関係行政と調整しながら移築先の検討を進めていくという見解を示している。文書の要点は以上である。資料 2-4 は、2026 年 2 月 4 日の第 64 回「調査・保存等検討委員会」で委員から提示された「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(5)」(以下、「委員見解(5)」とする)であり、谷川氏に説明していただく。

[谷川氏]

説明の通り、資料 2-4 は「委員見解(5)」として 2026 年 2 月 4 日の第 64 回「調査・保存等検討委員会」に提示したものである。4 ページの 4 行目までは、これまでの議論のプロセスを明確にするために記載した。4 ページの 5 行目からが、2026 年 1 月 7 日の JR 見解に対する委員見解となる。「5・6 街区の信号機跡および築堤部 100m 以上の区間の現地保存を要望してきた」「JR 見解において、5・6 街区での築堤部 100m 以上の区間の現地保存が難しいとされたことは理解できる」としている。その上で、「再度本委員会として、信号機跡を含む 5・6 街区間の現地保存を要望する。本委員会としては、信号機跡を含む 5・6 街区間の現地保存の方策を見通したうえで、5・6 街区の高輪築堤の保護措置の結論を得ることとしたい」ということと、「6 街区南部については、これまでの調査結果を取りまとめ、築堤部と第 8 橋梁北横仕切堤との関係を把握するとともに、第 7・8 橋梁横仕切堤における位置づけを明らかにすることが手続きとして必要である。今後は本委員会においてそうした手続きを経て、6 街区南部の遺構の構成要素と開発計画の関係を確認することとしたい」という報告を行っている。

②信号機跡を含む 5・6 街区間について

[事務局 JR]

資料 3 では 5・6 街区間と信号機跡の関係性を説明する。位置関係を確認してもらいたい。周辺の整備事業の状況について UR から説明いただく。

[UR]

資料 3-1、3-2 を説明する。5・6 街区間は、海側を JR 線、山側を京急線に挟まれた場所である。その間に地上レベルで区画道路 4 号、その上空に立体的に東西をつなぐ環状 4 号線、南北をつなぐ補助線街路 332 号線・334 号線が計画されている。環状 4 号線と区画道路 4 号の間の 2 階レベルで、歩行者通路 15 号と 5・6 街区間デッキにて歩行者動線が計画されている。品川駅と高輪ゲートウェイ駅をつなぐ道路であったり、東西市街地を結ぶ都市計画等に位置付けられた道路であったり、既に計画決定された主要な交通インフラが位置付けられた敷地となっている。環状 4 号線は東京都事業として整備が進み、UR 事業として補助線街路 332 号線・334 号線、品川駅北口に整備している北口交通広場については、一部 2027 年度の暫定開業に向けて施工中であり、このようなかたちで多くの道路整備が進んでいる状況である。

[事務局 JR]

続いて資料 4 を説明する。JR の開発区域では、2 階レベルで各街区をつなぐデッキ、地下で各街区をつなぐ設備の洞道や地下車路を計画しており、これらは品川駅から高輪ゲートウェイ駅、更には周辺のまちへと繋がっていくことを設計思想としている。断面図で歩行者通路 15 号と 5・6 街区間デッキ、地下車路・設備洞道を計画した際にどのよ

うになるかを示す。既に環状4号線が着工されており、橋脚位置や高さ方向の制限がある。用地が限られている中で、街区間デッキや区画道路が計画されていて、各施設を移設して築堤を保存するというスペースがない状況である。こうした中で、参考資料2-3-1に示すように地下車路をJR用地の中で迂回させるような検討も行ったが、線路敷地内に地下車路を整理することは費用の増加や整備の長期化などから実現が難しいという検討結果となった。続いて、こうした状況を踏まえて前回の「有識者検討会議」において、信号機跡を含む5・6街区間の考え方についてご示唆をいただいた、中井氏から説明をいただく。

[中井氏]

資料5を説明する。5・6街区間の大部分は区画整理の結果、公共用地となり、ここには既に様々な都市計画が定められている。例えば地上を走る区画道路4号、その上を走る環状4号線、さらには歩行者デッキに相当する歩行者通路15号となる。歩行者デッキについてはまだ幅員が決まっていないが、歩行者の利便性に供するものをこの場所に作るということが決まっている。区画道路4号のU字型の線形は様々な手続きを経て決められたものである。最終的には港区の区道になるが、ここは都市計画特区であることから東京都も協議に加わり、国家戦略特区でもあるため内閣府も協議に加わっている。道路は計画担当が線の位置を決めるが、実際に道路を作ったり管理をしたりするのは別の担当となる。当然管理できないものを作るわけにもいかないため担当どうしの協議が進められ、その協議の結果としてこれらの線形が決定し、都市計画決定にまで至っている。2010年代後半にこうした作業が集中的に進められていた。その後築堤が発見されたので、築堤発見以前に決められていたということになる。本日の話題であるが、前回の「有識者検討会議」にて話した内容は、この場所を築堤保全のために変更しようとする、様々な行政協議の結果決められた道路の線形を変更することを考えざるを得ず、いったん合意して決定している線形を変更するために、再度、行政の皆様にも多大な協力を必要とする、ということである。具体的にイメージしていたものは、成立性の検討は詳細が必要になるが、U字型の区画道路4号を少し短絡化できないかと考えていた。そうすると5・6街区のJR用地が結果的に広がり、歩行者デッキや地下車路の用地が公共用地からJR用地になる。そうすると地下車路の位置などの融通について自由度が増すということ想像していた。道路の線形を変更するということは、これまでの多大な協議の末に決定されたことを変えるということになるが、今回、築堤の保全のためにということでもう一度、この都市計画について、再検討するというテーブルに乗せてもいいのではないかと思った。当然ながら行政各所の協力を得ないと実現できない。とはいえ協議を個別に行うと膨大な時間がかかるため、会議体もしくは協議体のようなものを構築して早急に検討してみる価値はあるのではないかと考え、前回のような発言をした。道路線形はまだ様々な可能性があると思われる。その可能性を追求するためには、JRが現在計画している建築物に支障することもあるかもしれない。その時は削ってもらうかもしれない。地下車路の位置や歩行者デッキの幅員は、まだ設計の範疇であ

り、様々な検討の余地がある。しかし、その可能性を追求するためには、道路に縛られている中では制約が多い状況である。道路自体の線形を変えることで築堤保護に向けた検討の自由度を高められるように、既決の都市計画に触れる内容をみんなで協力して調整していけないか、というのが私からの提案である。どういう役回りになるかは別だが、そのような場ができれば私も参加しても良い。そのような行政の協力を本会議からも強く要請するという取りまとめ方もあるのではないかなと思う。

[座長] 有意義な説明に感謝する。中井氏からよいご提案があった。まずは行政から意見を伺いたい。

[文化庁] 中井氏のご提案いただいた会議体があれば、文化庁も参加して協力したいと思う。

[東京都] 文化庁と同じく、東京都教育庁も参加して協力したいと思う。

[港区] 港区教育委員会としては、一度中井氏のご提案を持ち帰らせてもらい、検討したい。

[座長] 時間的な制約が分からないが、各行政から参加してもらって、小委員会のようなものを作って具体的に詰めていければよいのではないかなと思う。

[西村氏] 中井氏の提案が実現できるのであればありがたい。都市計画決定は時間がかかるものである。大昔の都市計画を変えるのであれば「時代が変わったから」と言えるかもしれないが、まだ決定から10年くらいしか経っていないタイミングでまた変えるということについては、抵抗を受けるかもしれないと心配している。しかし変えるに値するほどの大発見があったということに合意してもらえらばありがたい。しかし結果としてまたさらに10年かかるということだと、どんどん計画が遅れるので、なるべく早めの実施してもらいたい。

[西村氏] 例えば道路の舗装の色を変えたり舗装面をデザインしたりして、地下に築堤があることを示せれば、非常に分かりやすいだろう。島根県益田市の三宅御土居に中世の城館跡があり、この中央に都市計画道路が作られることとなって大変な問題となった事例がある。結果的に都市計画道路は作られたが、道路の舗装の色を変えて城館跡の存在が分かるようにした。本来は都市計画道路を変えればよかったのかもしれないが、上手くデザインすれば「ここに埋まっている」ということを実感できるだろう。こうした様々な手立てを講じて、100mではないにしても将来のために地下に残すことの意義を実感できるようなことも考えられるのではないかな。そのための合意形成は大変だと思うが、よろしくお願ひしたい。

[本保氏] 大事な現地保存の議論がスタックする心配をしていたが、中井氏の説明で大きな可能性を示してもらったと喜んでいる。但し中井氏の提案を実現するには、西村氏からも指摘があったように行政との調整が必要になってくる。長時間かけて一度決めたことを変えるのは容易ではないし、さらに時間がかかるという指摘もよくわかるが、元行政庁に

いた私自身の経験としては「やってやれないことはない」はずである。時間を縮めることも可能だと思っている。こうした保存の問題は事業者だけではなく国や行政関係者全員の責任でもある。行政体に対しても責任を求めるということも必要である。関係者全体で前向きに検討していただきたい。

[副座長]

中井氏の話聞いて、5・6街区は敷地が狭く、線路に挟まれていて、その真ん中を築堤が通っており、これはどうしたものかと考えていたが、1mでも残せるところは残そうと考えた際に、道路下空間というのは、大変貴重な空間である。本保氏からも「やってやれないことはない」と発言いただいた。国家戦略特区として都市計画が既にかかなり以前に決定されており、これをもう一度変えるということは行政的に大変な作業と思うが、それをやらないとこの部分は残らないのであれば、関係行政機関、事業者が全員で力を合わせて取り組んでもらいたい。都市計画決定後に重要な遺構が出たということであれば、専門家の意見を聞いてしかるべき保存措置をとるとするのは基本である。この遺構は一級品である。都市計画を変更するという点について、十分な理由になると思われる。但し時間がかかると大変なことになるが、それをどのようにするか、という観点で、「有識者検討会議」としてもその点に向けて強力に提言を出してはどうかと思う。

[谷川氏]

委員見解について先程も説明をさせていただいた通り、信号機跡を含む5・6街区間の現地保存の検討を要望したことについて、受けていただいて大変ありがたい。「調査・保存等検討委員会」としては、信号機跡を含む5・6街区間の現地保存の方策を見通したうえで、5・6街区の保護措置の結論を得ることにしたいと考えているので、ぜひ検討をお願いしたい。

[老川氏]

文化財行政の皆様も賛成だということで、中井氏の提案が実現すればよいと考える。このような工夫で遺跡が保存されると、画期的なことになる。遺構が残ることも大事だが、そのためのプロセスも後世に与える影響が大きい。ぜひ検討してもらいたい。

[座長]

今後のスケジュールを関係者が各自持ち帰って検討してもらいたい。中井氏の提案をベースに、小グループを作るなどして具体的に検討していけるようにしてもらいたい。まずはスケジュールがどうなるか知りたい。

[JR]

「調査・保存等検討委員会」において提示された「委員見解(5)」は、1年近く議論を重ねてきた結果として事業者として重く受け止めている。「重く」というのは2つの意味がある。重要な文書であることと、様々な検討を行ったが事業者では抱えきれない状況になってきたということである。中井氏からも様々な提案をいただき、具体的なワーキングをどのように進めていくか、関係行政の皆様と相談を進めている。大きな方向としては、「調査・保存等検討委員会」の委員見解に対してしっかり協議をしていこうということである。事業者として会議の段取りはできるが、道路計画の変更は、事業者は提案できる立場ではないので、関係する皆様と連携して進めていきたい。座長からおたずね

のあったスケジュールについては、なるべく早期に、と希望する立場ではあるが、道路には様々な機能があり、5・6街区のみならず全体の開発計画への影響もあり、単に道路を一部変更するだけで済むということではないと考える。全体の都市計画との整合を図りつつ、少し時間をかけて議論しなければならぬと見えてこないのではないかと考えている。西村氏からも提案をいただいている景観に関する検討も、都市計画において重要である。5年前に2街区・3街区での現地保存のために建物や都市計画を変更したが、関係皆様のご協力によりスピーディーに対応いただいたものの、やはりそれなりに時間を要した。開発と保存を両立させるためにどういった変更が可能か、皆様と議論をさせていただきながら、方針を出していただくことについて行政の協力をお願い申し上げ、事業者としても共に取り組んでいく。次回の「有識者検討会議」までに方針が出るかどうかは、事業者だけでは回答ができる立場にはなく、状況を整理しながら次回に向けてどのように進めていくか、相談をさせていただきたい。

[座長] 細かい内容までを次回の「有識者検討会議」までに詰めてもらいたいわけではない。今日の「有識者検討会議」では中井氏の提案には賛成ということであるので、まずは行政がこれに同意し、しっかりと態度、方向性を決めてもらいたいということが第一のポイントである。大枠を作り、次回の「有識者検討会議」に報告してもらいたいということである。行政に態度をはっきりしてもらうことが現在の課題であると考えている。

[JR] 本日の行政参加者は文化財行政である。現在、行政の都市計画、道路、など様々な部局と調整を始めている。東京都も教育庁以外の部局においては調整中ということになる。文化庁、東京都教育庁の意向としては、本日、一緒にやっつけようという意味を確認させていただいた。

[港区] 本日の中井氏の提案については港区としても受け止めている。港区でも道路や都市計画を担う部署があるので、一旦持ち帰らせていただき、様々な部署を含めて検討したい。

[座長] 最後に中井氏から一言いただきたい。

[中井氏] 概ね私の提案を受け止めていただいたと理解している。私も長く都市計画に関わってきたため、これがいかに難しいかということは重々承知している。その上でも今回、この文化財の価値が非常に高いということであり、特に5・6街区間は信号機跡というピンポイントの位置でもあるので、調整してみる価値は十分にあるだろうと提案をさせていただいた。

[座長] 中井氏には最後まで責任ある立場で進めていくことが望ましい。引き続きお願いする。

[副座長] 信号機跡について、谷川氏からも指摘があるように、文化財として非常に重要な遺跡ということである。4街区では移築保存しかできなかった。ここはなんとか現地保存ができるように頑張ってもらいたい。都市計画の変更は、かなり大変な作業になると思われる。事業者とし

でも大変になるだろうと思われる。これについては国レベルの問題として、特に文化庁にイニシアチブをとってもらいたいと考える。この遺跡は重要性について文化審議会が特別に意見を出しているはずである。そうした経緯を踏まえて保存に係る問題なので、港区や東京都にだけ任せるという対応ではなく、文化庁、国土交通省のレベルで、強力に進めてもらいたい。

[座長] 国土交通省は事務的な手続きでの関係や権限があるのか。

[JR] 国家戦略特区になっているため、最後は国の確認がないと変更が成立しないので、国の理解も必要である。「調査・保存等検討委員会」の「委員見解(5)」を受けて国土交通省の都市局に説明をしており、文化庁と同じく議論への参加について協力を得られることは確認できている。

[UR] 都市計画は国、都、区と全ての関係者と合意して進めていく必要がある。今回の基盤整備は土地区画整理事業でURにて進めているため、大臣認可となる。

[座長] 大枠でよいので、次回の「有識者検討会議」で報告してもらいたい。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

2) 高輪築堤の価値および意義ある保存・継承等のあり方と、これらを踏まえたまちづくりとの両立のあり方について

[事務局 JR] 前項でご議論を頂いた内容となるので、資料6の説明を割愛する。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

4 その他

[事務局 JR] 「その他」として資料7を用意しているので説明する。これまでJRでは高輪築堤の保存や歴史の継承について様々な取り組みを行ってきた。この取り組みを皆様により広く、分かりやすく伝えていくために、資料に示すようなロゴを作成した。「THE FIRST RAILWAY PROJECT」として、日本の未来はここから始めたということで、日本の鉄道の開業がここからというような意思を伝えるプロジェクトを立ち上げたい。このプロジェクトの始動として、史跡範囲の現地保存公開の工事を来月から着手する。併せて3月28日のグランドオープン以降、ギャラリーでこれまでの調査で分かったことなどを紹介する。今後、こうした歴史や記憶を継承する取り組みを進めていくが、新橋～横浜間29kmの様々な取り組みと連携していくということもロゴのデザインに込めている。この取り組みについてプレスリリース等を今後予定しているため、本日紹介した資料やロゴについては、取り扱いをこの場限りとしてもらいたい。

[座長] 鉄道開業の歴史を紹介していくとのことであるが、開業だけにこだわらずに、開業した後どのように日本中に鉄道が広がっていったのかということも、広く伝えていってほしい。

[事務局 JR] 今後の取り組みの中で検討していきたい。

[座長] 他になければ閉会とする。

5 閉会

[事務局 JR] 次回の「有識者検討会議」は、本日もご提案いただいた検討体制の組成を含めて、状況に応じて調整させていただきたい。詳細は後日連絡する。

[事務局 JR] 本日は終了とする。ありがとうございました。

以 上

第 19 回 「国際交流拠点・品川」における 高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議

日時：2026年2月18日（水）15:30～17:00

場所：JR 東日本 現地会議室

次 第

【全体会】

1. 開会
2. 第 18 回(12 月 22 日)有識者検討会議議事録確認 【資料1】
3. 「高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえた
まちづくりについて」のとりまとめに向けた意見交換
- 1)①(情報共有)高輪築堤調査・保存等検討委員会における協議状況 【資料2】
 - ②信号機跡を含む 5・6 街区間について
 - ・現況について(UR) 【資料3】
 - ・現地保存の検討状況について(JR) 【資料4】
 - ・説明資料(中井先生) 【資料5】
- 2)高輪築堤の価値および意義ある保存・継承等のあり方と、
これらを踏まえたまちづくりとの両立のあり方について 【資料6】
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。

資料1

2026年1月7日
東日本旅客鉄道株式会社

「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、以下の観点で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

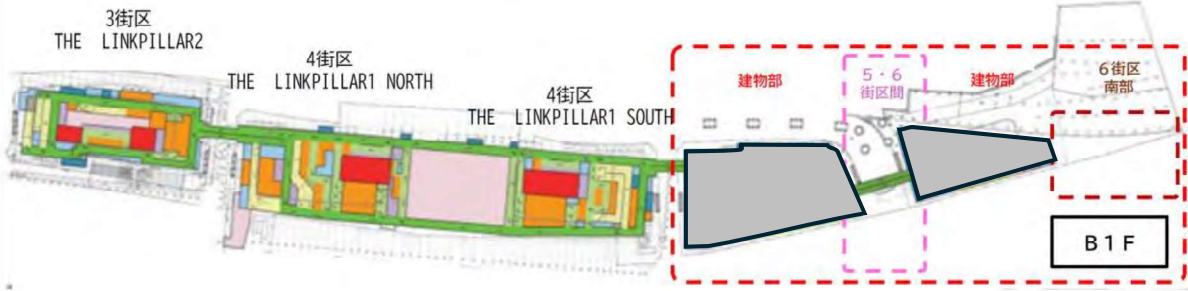
当社といたしましては、2026 年 3 月にグランドオープンを迎える1～4街区によるまちづくりの機運に続き5・6街区の具体的な設計や都市計画協議等に着手し、高輪築堤の保存・継承等と両立した1～6街区全体での公共性の高いまちづくりを完成させ、『国際交流拠点・品川』の早期実現に貢献してまいりたいと考えております。

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。

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



<p>人財・叡智 ～異才が輝く知の拠点～</p> <p>秀でた才能の発掘・伸長 リスケリング 構想例: 社会人大学、 国際バカロレア教育</p>	<p>医療 ～健康寿命100歳社会～</p> <p>重大疾病の早期発見 新薬へのリアルタイムアクセス 構想例: 重大疾病検査センター、 創薬・治療ラボ</p>	<p>水素・GX ～水素都市モデルの創造～</p> <p>ゼロカーボン達成 街のレジリエンス確保 実装例: 水素燃料電池、 水素ステーション</p>
---	--	---

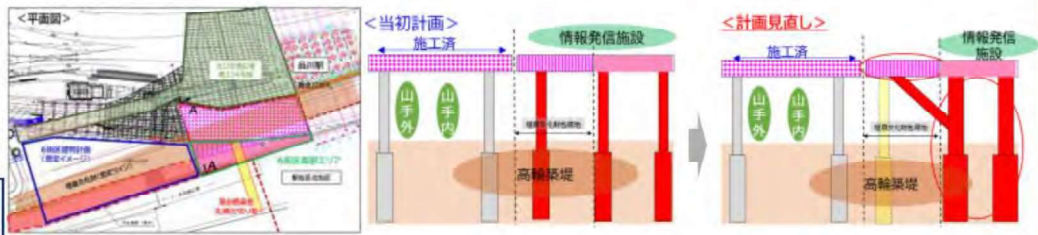
参考資料 1-1-0

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



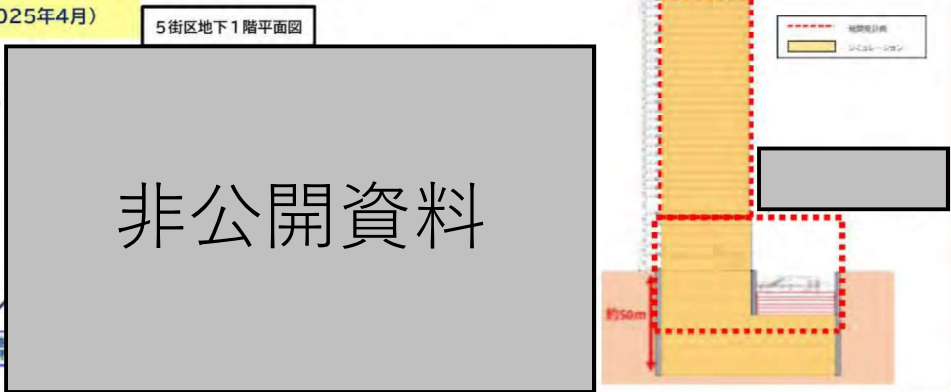
参考資料 1-1-1

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
- 工事費が膨大
- 建物収益床の棄損



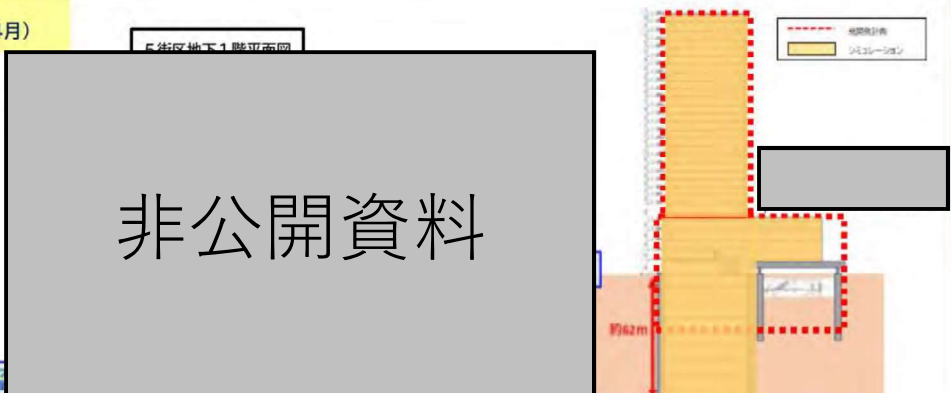
参考資料 1-1-2

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
- 工事費が膨大
- 建物収益床の棄損



参考資料 1-1-3

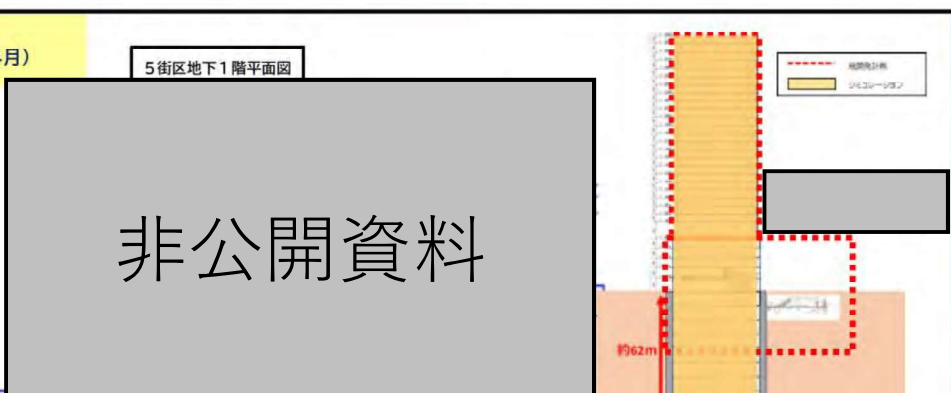
5街区 高輪築堤を避けた構造による現地保存の検討 第54回委員会(2025年4月)

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

- 工事費が膨大
- 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



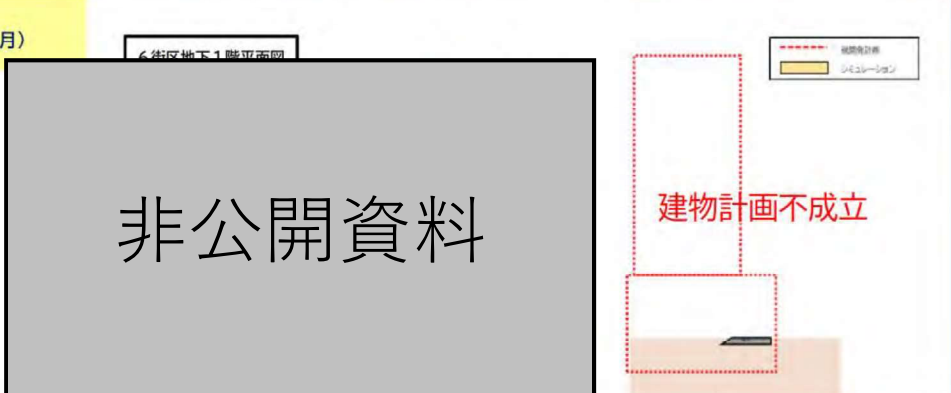
参考資料 1-1-4

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 1-1-5

これまでの検討結果の取りまとめ

※一部非公開資料

別紙3-2

⑥ 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

○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

⑦ 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%

○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

⑧ 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

○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

⑨ 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

○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

⑩ 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

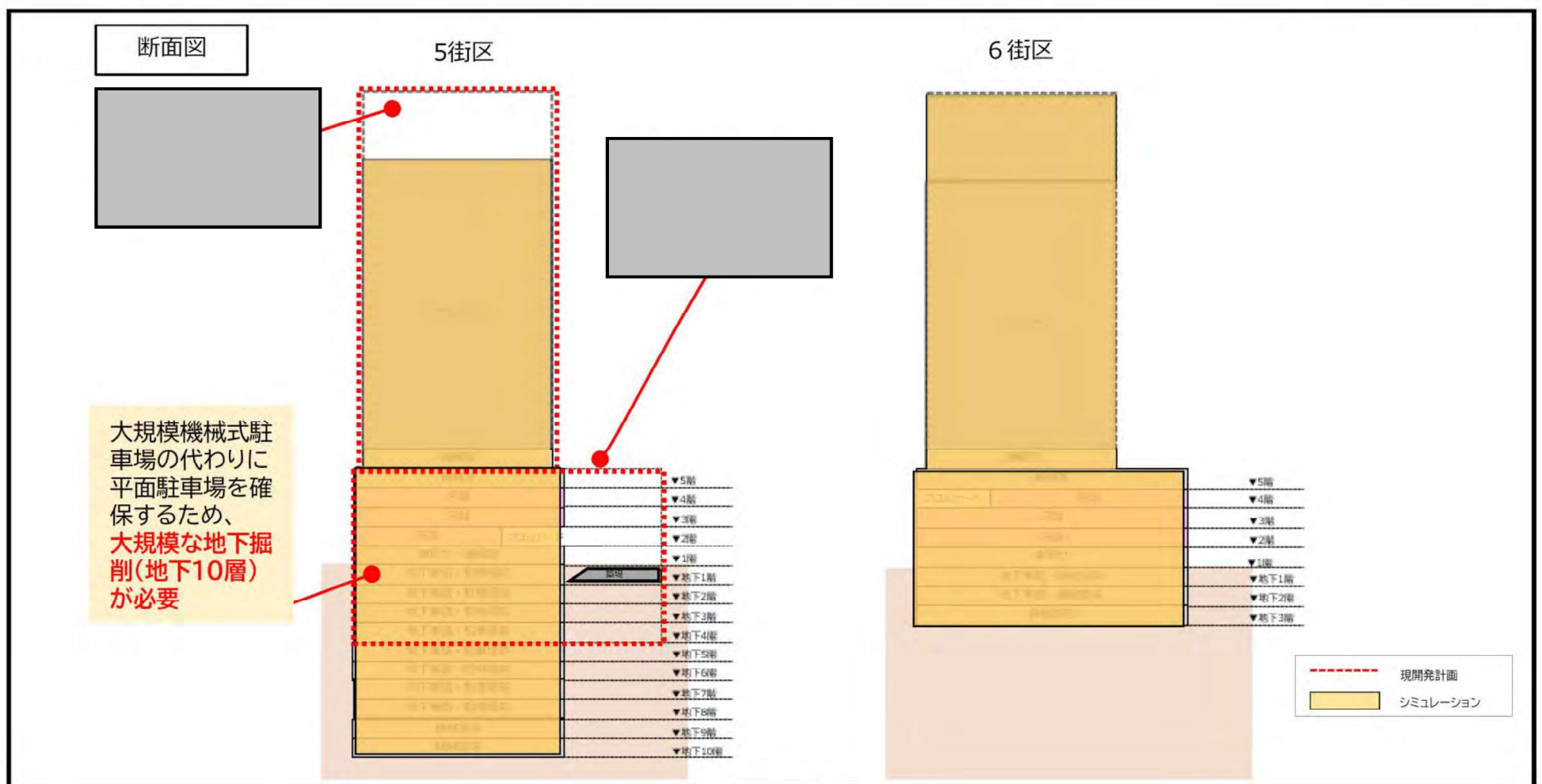
非公開資料

参考資料 1-⑩

<p>⑪ 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>↓</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 	<p>非公開資料</p>	<p>参考資料 1-⑪</p>
<p>⑫ 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>↓</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 	<p>非公開資料</p>	<p>参考資料 1-⑫</p>
<p><追加検討> ⑬ 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>↓</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 	<p>非公開資料</p>	<p>別紙 4-1</p>
<p><追加検討> ⑭ 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>↓</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 	<p>非公開資料</p>	<p>別紙 4-2</p>

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

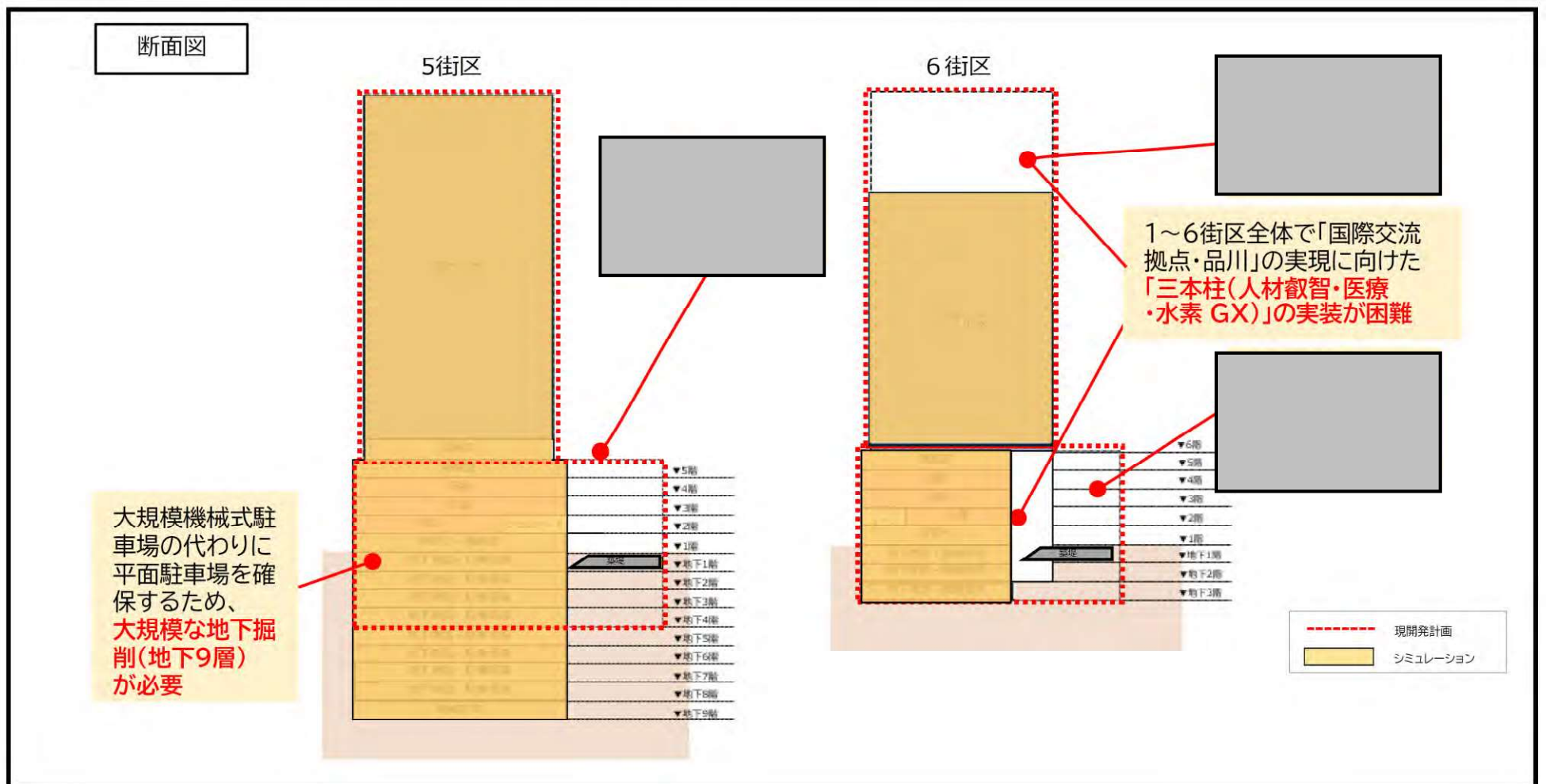


■ 開発計画への影響

- ・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

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 (5)

2026年1月7日の第63回高輪築堤調査・保存等検討委員会では、12月3日の同委員会において提示した、委員見解「5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置(4)」を受けたJR見解「『5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置(4)』に対する当社の見解」が示された。本文書は1月7日のJR見解に対する委員の見解をとりまとめたものである。

1. 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。
- 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。

2. 保護措置について

保護措置については、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。

- ②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したが、冒頭で述べたように、次の段階の協議として部分的な「現地保存」の検討を行う。
- ③1～4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。また、JR見解（2025. 8. 6）では、1～4街区の「高輪築堤の保存・継承」の一つとして「高輪築堤の記憶・連続性を表現するランドスケープ」をあげているが、これは保護措置における「記録保存」の成果の活用に位置づけられるものである。
- ④このように1～4街区の保護措置において、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の「現地保存」が実現できなかったことを踏まえ、5・6街区においては、わが国最初期の信号機跡と推定される信号機跡、及び海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部100m以上の区間の「現地保存」を要望する。海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部の長さの根拠は、4街区の高輪築堤跡の景観に拠っている。
- ⑤上記の遺構は、国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」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。したがって、「現地保存」した後に、国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に追加指定されることが必要になると考える。なお、『「史跡旧新橋停車場及び高輪築堤跡」における高輪築堤跡保存活用計画書』には、「計画対象範囲内における追加指定」として、「計画対象範囲内において遺構を土中保存している箇所や、遺構が確認されていない箇所等における高輪築堤跡及び関連する遺構については、遺構の遺存状況と周辺の開発状況等に応じて条件が整っ

た場合、史跡の追加指定について、行政機関と協議を行う。」と明記されている。

⑥1～4街区の保護措置については、2021年12月8日の第12回高輪築堤調査・保存等検討委員会で取り上げた、4街区の第7橋梁南横仕切堤跡の「移築保存」が検討課題となっている。ここではその後の検討経緯について説明を求めるとともに、改めて第7橋梁南横仕切堤跡の「移築保存」について協議することにしたい。

⑦2025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。

上記の「1.文化財的価値について」「2.保護措置について」は、2025年9月3日の委員見解「5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置(3)」で示したものであるが、「2.保護措置について」のうち④及び⑥に関する10月1日・11月5日のJR見解について、12月3日の委員見解では、以下のような問題点及び要望を提示した。

(1)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。

(2)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。

(3)6街区南部については、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い。

(4)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街区間の現地保存に加えて、5・6街区全体すなわち5・6街区にまたがる5・6街区間も含めた、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。

(5)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。

(6)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。

(7)5・6街区間の現地保存について今後さらに検討を行うこと。

(8)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。

【⑥4 街区第 7 橋梁南横仕切堤跡の「移築保存」について】

(9) 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。

これを受けて 2026 年 1 月 7 日の J R 見解では以下のように述べられている（番号は委員見解を示す）。

- (1) 現地保存の位置と開発計画の物理的な両立の検討を実施し、影響結果を示している。
- (1) (4) (8) 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が確保できないことから、現地保存は事業者として許容できる範囲を大きく超えている。
- (2) 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。
- (3) 費用増を伴う計画変更を実施し、第 8 橋梁北横仕切堤を含む高輪築堤（約 110m）の現地保存を実現する。
- (5) 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した。
- (6) 高輪築堤の位置・レベル等と開発計画の平面・断面の詳細を示した。
- (7) 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ではない。
- (9) 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示せる状況にない。

こうした J R 見解について、以下のような点を述べる。

・ 5・6 街区の信号機跡及び築堤部 100m 以上の区間の現地保存を要望してきた。JR 見解において、5・6 街区での築堤部 100m 以上の区間の現地保存が難しいとされたことは理解できる。一方、5・6 街区間の現地保存については、現時点でその成立性の検証にあたっては、詳細な検討や協議等が必要であり、時間と費用を要するとのことであった。

しかしながら、5・6街区間の現地保存の問題は、すでに2025年4月の本委員会において古関委員が検討を要望したことである。また、5・6街区間南端では信号機跡が確認されている。したがって、再度本委員会として、信号機跡を含む5・6街区間の現地保存の検討を要望する。本委員会としては、信号機跡を含む5・6街区間の現地保存の方策を見通した上で、5・6街区の保護措置に関する結論を得ることとしたい。

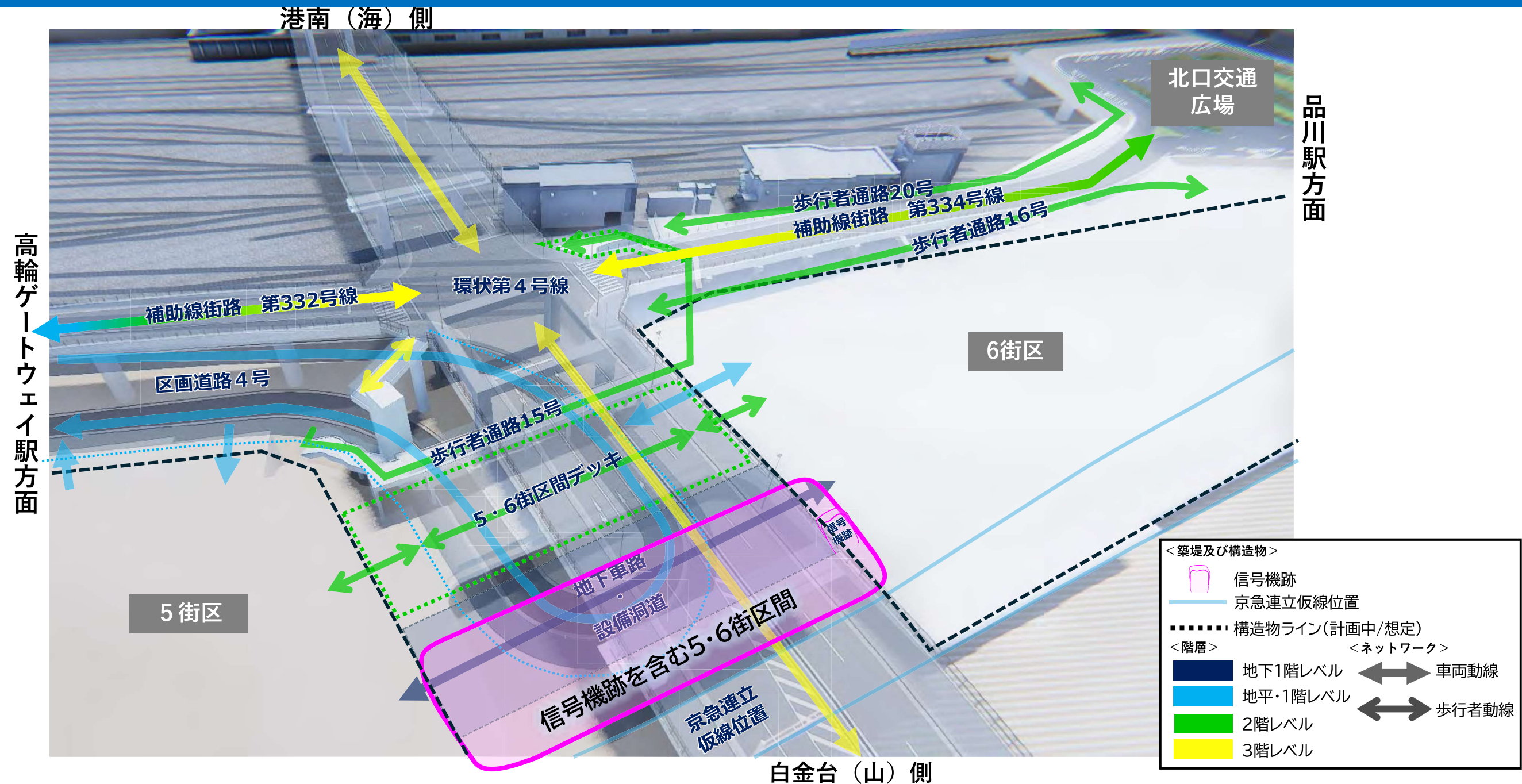
- ・6街区南部については、これまでの調査成果をとりまとめ、築堤部と第8橋梁北横仕切堤との関係を把握するとともに、第7・8橋梁横仕切堤における位置づけを明らかにする手続きが必要である。今後は本委員会においてそうした手続きを経て、6街区南部の遺構の構成要素と開発計画の関係を確認することとしたい。
- ・基本計画は、2020年夏頃から2024年春頃までに策定されたことが明らかにされた。この時期には、高輪築堤調査・保存等検討委員会では2022年3～5月、2023年12月に5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について委員見解を提示したが、基本計画はこうした委員見解と無関係に策定されたものと理解される。

なお、2025年12月22日の「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、5・6街区の保護措置についての発言があったが、本委員会として以下のような見解を述べる。

- ・2025年10月調査・保存等検討委員会で確認したように、有識者検討会議は本委員会とは別の会議体である。
- ・有識者検討会議では、本委員会が要望している5・6街区の築堤部100m以上の現地保存についての質疑があった。本委員会の築堤部100m以上の現地保存の要望は築堤部の連続性・多様性という文化財的価値に基づくものである。

本委員会の「保護措置に係る助言のとりまとめ」にあたっては、従来通り、JR及び委員が互いの見解を受け止めて論点を明確にした上で、根拠にもとづく合理的な説明を行い、議論を尽くすことが必要である。

以上、1月7日第63回高輪築堤調査・保存等検討委員会において示されたJR見解に対する委員見解を提示する。



【周辺環境・基盤等】

- 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

整備計画	京急線 連続立体交差化	環状4号線 整備	補助線街路 第332号線	補助線街路 第334号線 (北口交通広場)	区画道路 4号	歩行者通路 15号	品川開発プロジェ クト(第II期) 5, 6街区
都市計画の 位置づけ	都市高速鉄道	都市施設	都市施設 (一部立体)	都市施設 (立体)	地区施設	主要な 公共施設	— (一部、歩行者ネット ワーク構想線)
事業主体	東京都		UR都市機構(土地区画整理事業)			JR東日本	
所有・管理主体	京急	東京都	港区	東京都	港区	JR東日本	
交通管理	—	警視庁				—	
現況	着工済					計画中	
整備時期(予定)	28~30年度 (地平化)	28~30年度 (補332/334以東)	~27年度			~27年度 (一部)	

非公開資料

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

第54回委員会資料【別紙6-13】

【取扱注意】
本資料は無断複製・複写を禁じます

■現地の特徴及び課題:

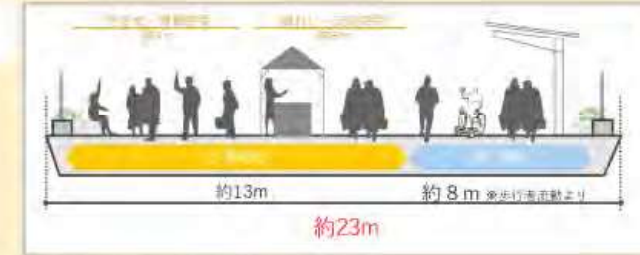
①デッキや地下車路等の計画の前提

- ・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)

5・6街区間デッキ

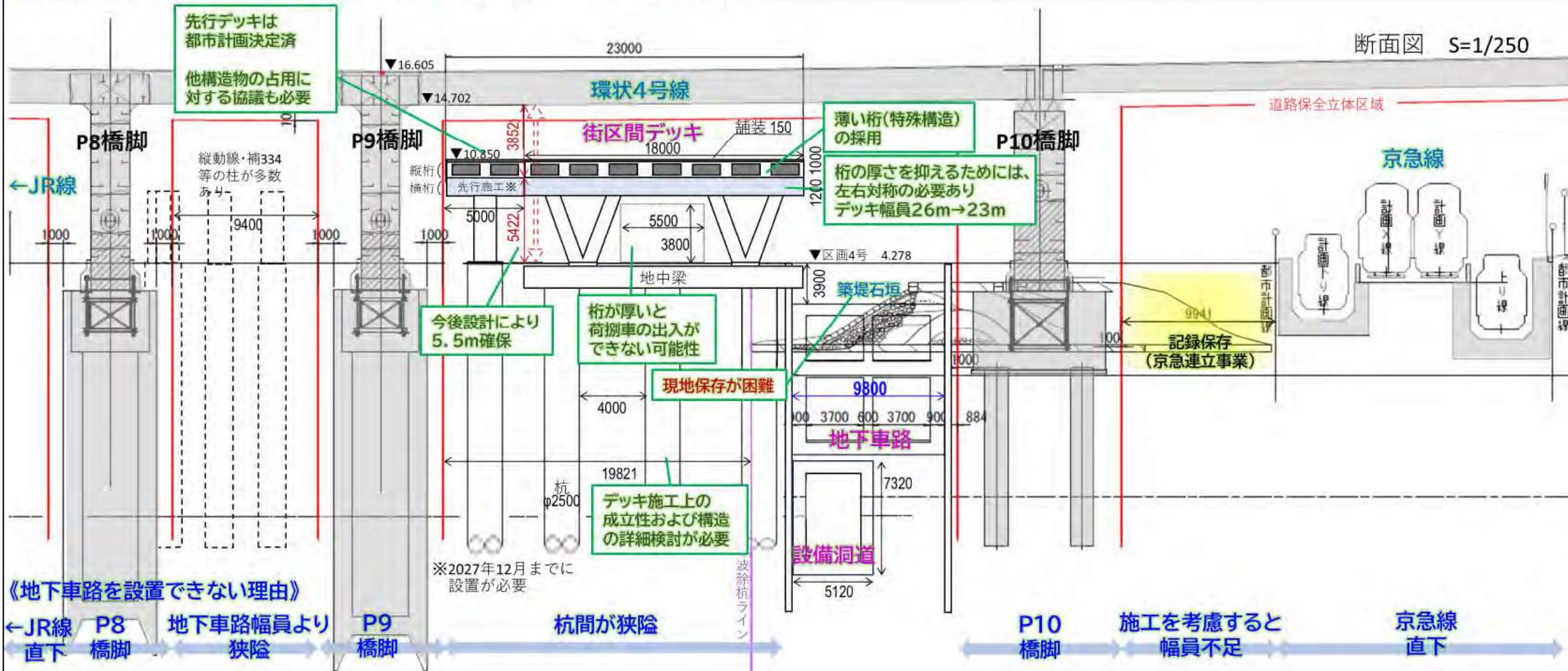


【参考】3・4街区間デッキ
(※都市計画提案協議資料より)



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

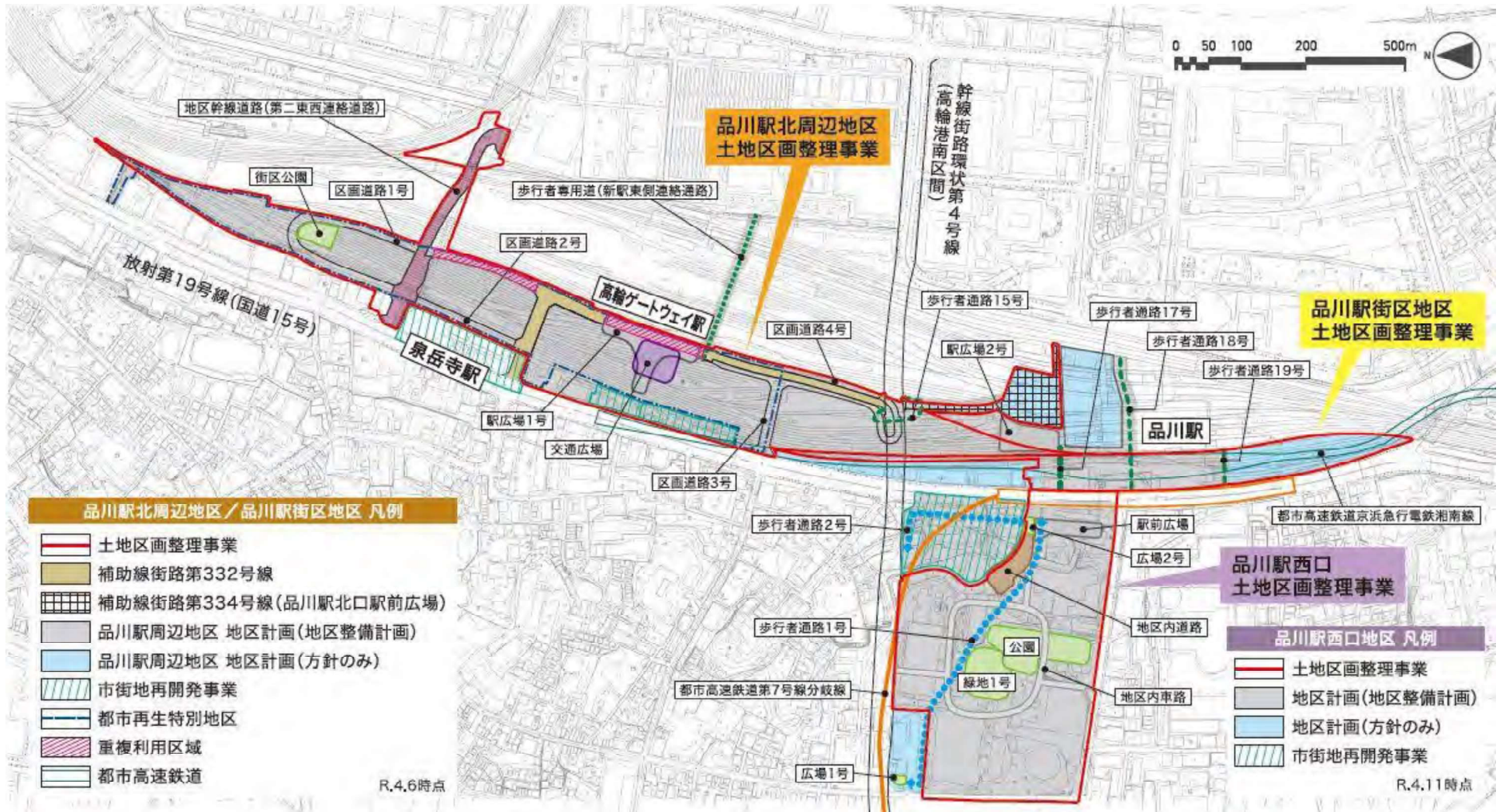
説明資料(信号機跡を含む5・6街区間について)

2026年2月18日(水)
東京科学大学名誉教授 中井検裕

[中井氏]

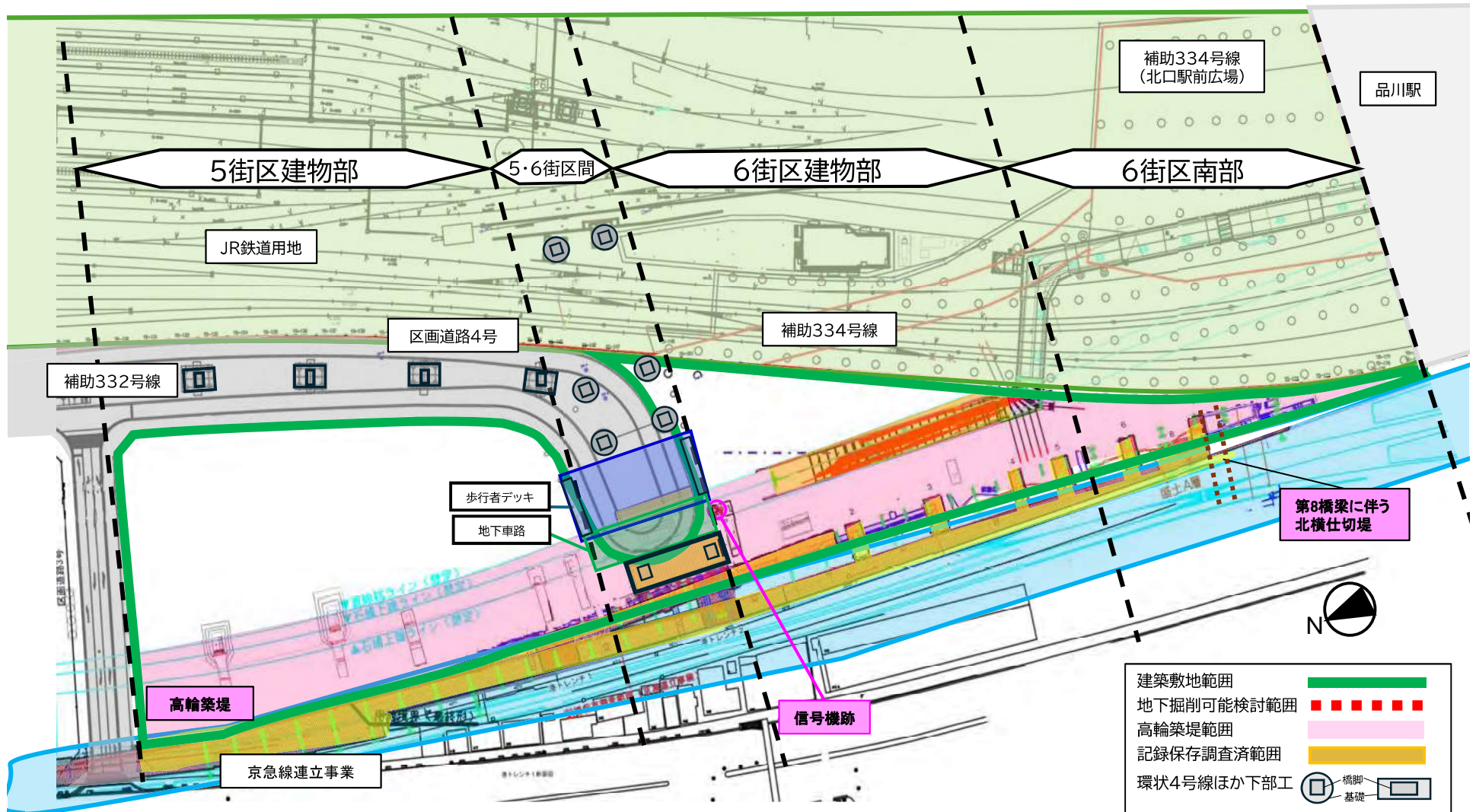
大変重たい議論を行っている。難しい課題で、いいアイデアが出てこないが、西村氏のご発言にある通り、信号機跡の検討を進めていくのが良いと思っている。ただし、本日 JR からの説明にあった地下車路を線路下に迂回させるという発想の案については、JR が自らコントロールできる自社敷地内で何とか解決しようとした場合の致し方ない案と認識する。自社敷地の中で解決を探っているが、5・6 街区間は JR 用地外の話になるので JR 単独での検討は難しい。道路や文化庁など、行政の協力がないと解決が難しい状況と思っている。時間も重要な要素だと思うので、この部分は是非行政の協力を頂くということを強く申したい。

品川駅周辺地区の都市計画(既決)の概要



信号機跡を含む5・6街区間について

資料5



「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風の道、視線の抜けを確保するとともに、東西方向の歩行者ネットワークや道路ネットワークで周辺地域と街をつなぐ。

- 凡例
- 広場等
 - ⇄ 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。

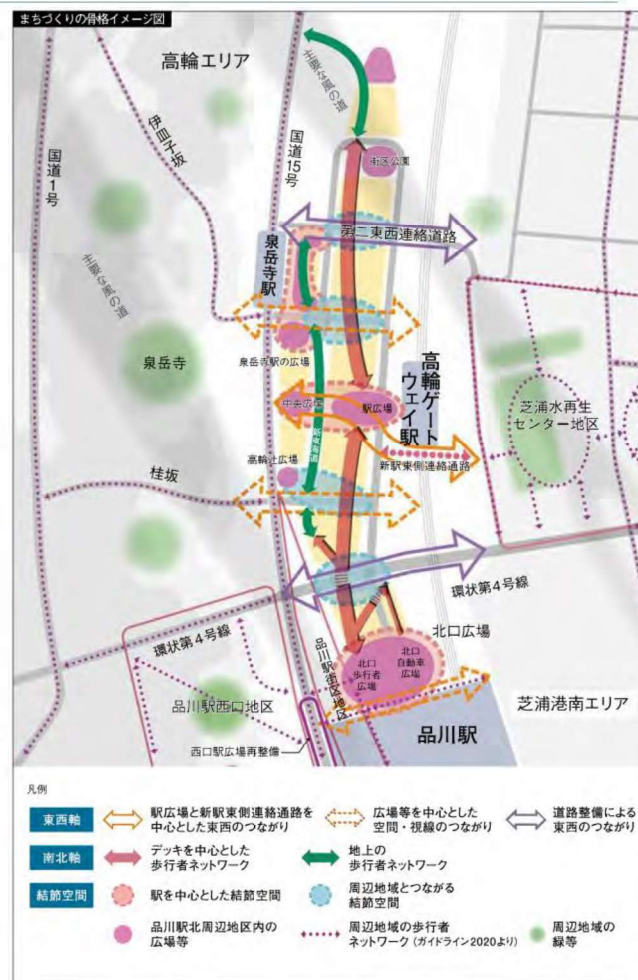
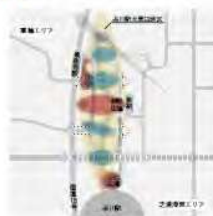
- 凡例
- ⇄ デッキを中心とした歩行者ネットワーク
 - ⇄ 地上の歩行者ネットワーク



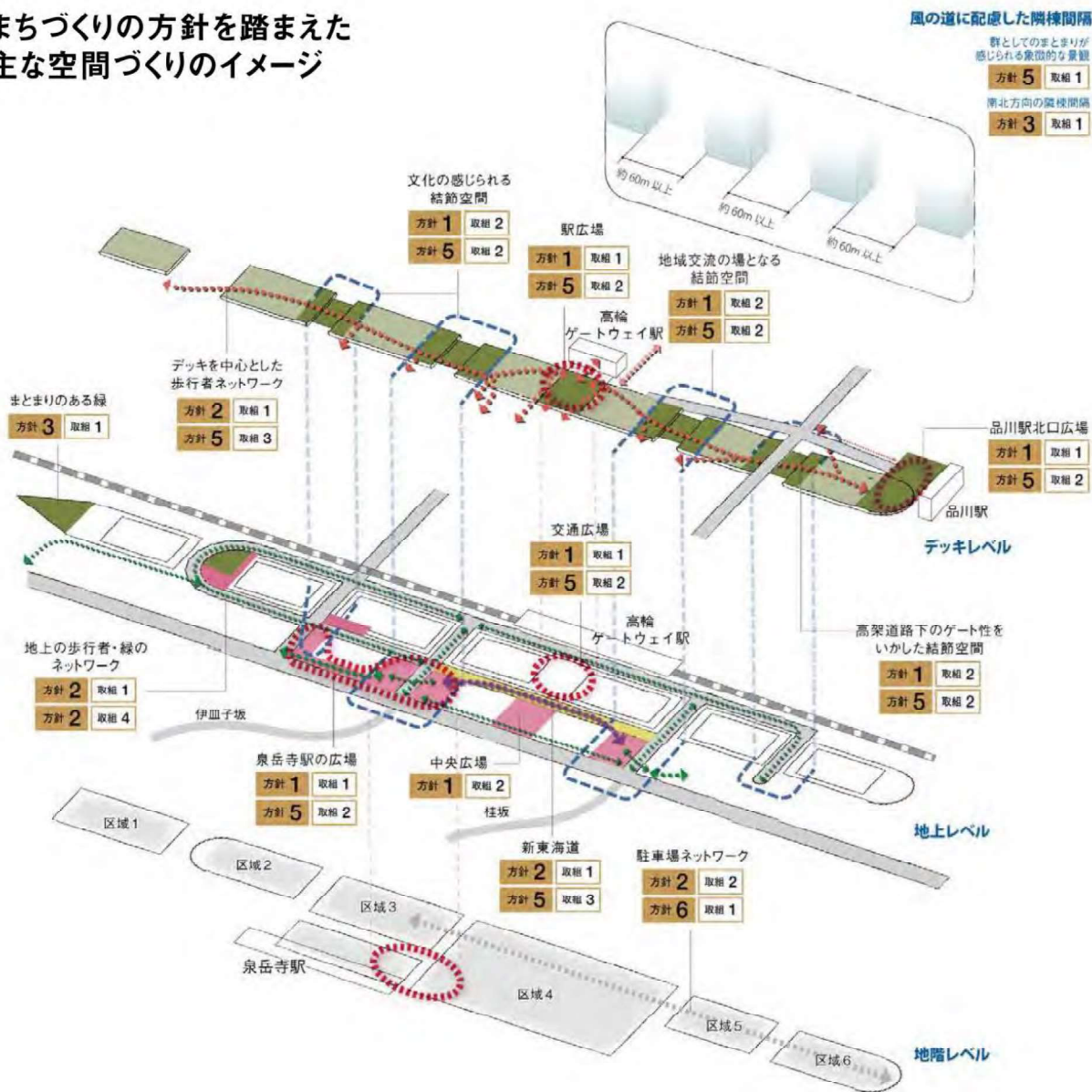
結節空間 東西のつながりと南北の軸が交差する結節空間をつくる。

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



まちづくりの方針を踏まえた
主な空間づくりのイメージ

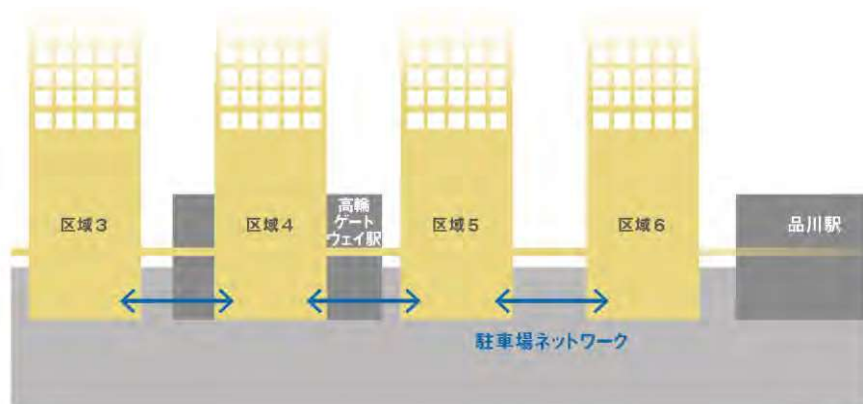


- 方針 1 駅と街をつなぐ。**
- 取組 1 駅と街をつなぐ広場
 - 取組 2 街と地域をつなぐ結節空間
- 方針 2 街全体を賑わいでつなぐ。**
- 取組 1 歩いて楽しい歩行者ネットワーク
 - 取組 2 安全な道路ネットワーク
 - 取組 3 新しいモビリティの導入
 - 取組 4 緑のネットワーク
 - 取組 5 築堤をまちづくりの中で保存・活用
- 方針 3 風と緑で空間をつなぐ。**
- 取組 1 風の道とまとまりのある緑
 - 取組 2 場所ごとの空間特性に応じた壁面の位置
- 方針 4 世界から人々を引き寄せる。**
- 取組 1 世界から人々が集う、発見・発信・交流の場
 - 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

次世代型の環境・防災都市づくりに取組む ～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、港区低炭素まちづくり計画にもとづく駐車場地域ルールを適切に運用することで附置義務駐車台数の適正化、および港区駐車場条例に基づく集約駐車施設の位置や規模を検討する。



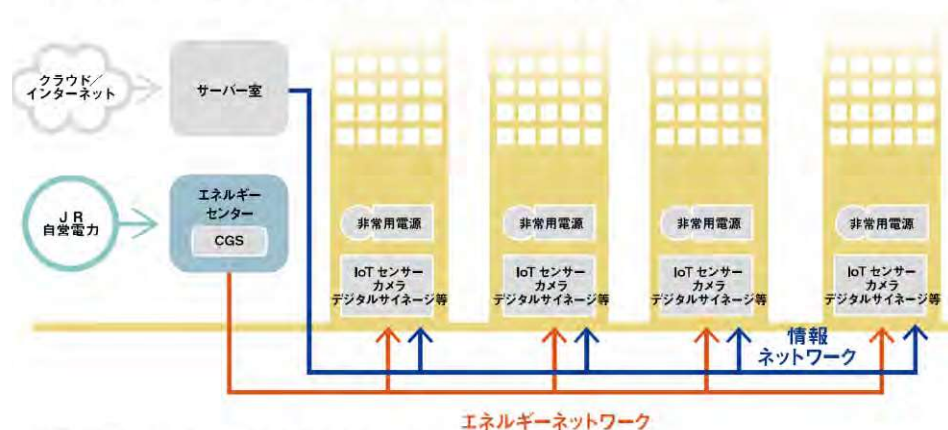
駐車場ネットワークのイメージ

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。

さらに、IoTによる収集データを用いたシミュレーションやデータの分析を行い、都市モデル等にも活用し、安心・安全なサービスを展開するためのデータプラットフォームの構築を目指す。



災害に強いエネルギー・情報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2021」

論点

5・6街区における、「高輪築堤の意義ある保存・継承」のあり方について

これまでの有識者検討会議でのご議論

○まちづくりのあり方

○高輪築堤の価値のあり方

○高輪築堤の継承のあり方

○これまでと今後の取組み

文化財的価値

(高輪築堤調査・保存等検討委員会)

共有

これまでの調査・保存等検討委員会における検討状況のご共有

第18回

5・6街区における、高輪築堤の意義ある保存・継承のあり方についてご意見を頂戴した。

○現地保存に関するご意見

- ・現実的な話として100m以上残すと非常にお金がかかる。5・6街区間からどのくらい南北に残せるかというあたりが現実的な落としどころと思われる。双方100%の満足はないが、双方の価値も残す道はある。
- ・新橋～横浜間の鉄道は日本の近代化にとって重要な価値があるにもかかわらず、ほとんど残っていない。まちづくりとのバランスが課題である。まちづくりに影響を与えないような落としどころを議論してもらいたい。信号機跡は十分な根拠を持つ。
- ・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でも多く残せばよいと考えるべき場所である。
- ・5・6街区間の保存は、道路用地などもあり、本来行政の協力がないと解決が難しい場所だと考える。
是非行政の協力をお願いすることを強く申したい。

○継承に関するご意見

- ・日本で初めて鉄道が敷かれたという記憶を持つ場としてしっかりとデザインすること。開発せざるを得なくとも、記憶として理解できるデザインを要望したい。
- ・築堤があって、そこに線路が引かれていたことが感じられ、こういう風景があったのだ、という実感が持てる空間作りが、1～6街区の縦長のまちの開発がなぜ実現したのか、ということ伝える上でも重要である。
- ・鉄道が人々に与えた影響を、遺構の現物、デザインと併せて伝えてもらいたい。

1・2月の調査・保存等検討委員会における検討状況のご共有

本日

5・6街区における、高輪築堤の意義ある保存・継承のあり方(検討の方向性)についてご意見を頂戴したい。

次回以降

有識者検討会議としてのご助言とりまとめ