

第17回 「国際交流拠点・品川」における 高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議

日時：2025年10月21日（火）13:30～15:30

場所：JR 東日本 現地会議室

次 第

【全体会】

1. 開会
2. 検討の進め方について 【資料1】
3. 高輪築堤調査・保存等検討委員会における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」の協議状況(共有) 【資料2】

1)5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について 第56回 高輪築堤調査・保存等検討委員会資料	【参考資料1】
2)5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について(2) 第57回 高輪築堤調査・保存等検討委員会資料	【参考資料2】
3)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 第58回 高輪築堤調査・保存等検討委員会資料	【参考資料3】
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(3) 第59回 高輪築堤調査・保存等検討委員会資料	【参考資料4】
5)「5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について(3)」に対する 当社の見解について 第60回 高輪築堤調査・保存等検討委員会資料	【参考資料5】
- 4 「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)「国際交流拠点・品川」の実現に向けたまちづくりの取組みと今後の予定について(事業者想定) 【資料3】
 - 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4】

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(サマリー) 【参考資料6】
- 5 その他
 - 1) 国際都市 TOKYO の未来を拓く、広域品川圏の共創まちづくりが本格始動！
～2026年3月28日 TAKANAWA GATEWAY CITY /OIMACHI TRACKS がグランドオープン～ 【参考資料7】
6. 閉会

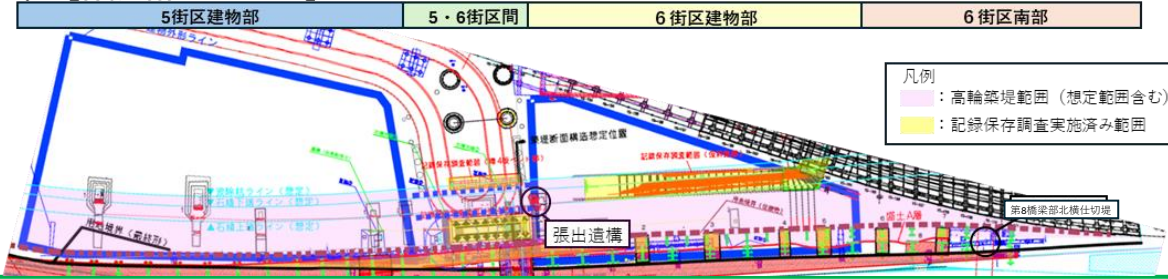
※なお、資料のなかで個人に関する情報や事業の関係等で非公開である情報については、一部表現を修正しています。その他、写真・図について一部訂正や出典等の加筆・修正をしています。

有識者検討会議への
連携状況
今回情報共有

1. 【文化財的価値について】 第15回～第56回、第57回、第58回、第59回、第60回委員会で協議

第56回委員会
・文化財的価値については、「**委員見解を出発点とすること**」を、委員・当社間で相互に確認した委員見解については、5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について(3)に記載(参考資料4)

2. 【保護措置について】 第38回～第56回、第57回、第58回、第59回、第60回委員会で協議



第53回委員会【委員見解】
・1～4街区と同様に、計画の見直しを含めた現地保存を検討することを出発点とし、まちなみと文化財のあり方について協議を開始することとした。

第54回委員会【JR見解】
・5街区建物部、5・6街区間、6街区建物部の開発計画の見直しによる現地保存は困難。
・第8橋梁部北横仕切堤を含む6街区南部範囲を現地保存するように計画を見直し。

【委員コメント】
・本日の説明を受けて、現状で承認するのは難しく、今後協議を行っていく必要がある。まず**文化財的価値の評価について委員見解の根拠を示す**。また、協議の出発点について、委員見解とずれがあるように思えるため、次回見解を申し上げたい。
・5・6街区間について、地下車路と設備同道をデッキの下に潜り込ませて**連壁基礎等で構造を成立させれば、現地保存を実現できる可能性があると思う**。時間がかかると思うが検討してもらいたい。

第16回検討会議にて情報共有済

第56回委員会【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について…参考資料1
・保護措置について**開発計画をゼロベースすなわち白紙にして現地保存を検討することを協議の出発点とすること**を協議。
【JRコメント】
・改めて「**ゼロベース**」や「**白紙**」という表現については懸念を伝える。

第57回委員会【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について(2)…参考資料2
・保護措置についての協議は、**遺跡の全面的な「現地保存」を検討することを出発点と**する。

第58回委員会【JR見解】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…参考資料3
・既存の計画によらず現地保存を前提にした開発計画を検討した結果、**残存している遺構の全面的な現地保存とした場合、地下掘削可能検討範囲は建築敷地範囲の約51%になり、それを前提にした大深度の建築計画の実現は困難**。
【委員コメント】
・最初に開発計画ありきではなく全面的な現地保存を前提とした開発計画を検討し説明及び、その評価を行っていただくということに関して、本日の内容で満たされていると判断する。**全面的な現地保存は困難である**ということなので、次の段階で**文化財的価値の評価に基づいた具体的な保護措置を委員見解として提示したい**。

今回情報共有

第59回委員会【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について(3)…参考資料4
・第58回委員会JR見解を受けて、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、**次の段階の協議に向けて委員の見解をとりまとめたもの**である。
・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(別紙)

第60回委員会【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について(3)」に対する当社見解について…参考資料5
・まちなみを進めらる中で出土した「高輪築堤」は、当社にとって大変意義深いものであり、品川全体のまちなみと両立させながら、高輪築堤の保存・継承に取り組んでいる。

信号機跡	信号機跡につきましては、現地保存をした場合、6街区建物部の建築計画が大きく棄損し、また5・6街区間の地下車路計画が確保できない等により、開発計画が成立しない。
100m部分保存	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」の可能性を5街区・6街区建物部において検討したが、開発計画が成立しない。

【委員コメント】
・地下車路計画の構造を変えることで、**地下車路の位置をずらすのではないかと提案**した。これに対するJR見解を聞かせてもらいたい。(5街区南部と)上手く繋がる形で計画できるとよい。
・もう少しJR側から具体的な提案をしてもらいたい。
・JRの見解は委員見解に対してゼロ回答という認識。説明性に関して具体性を欠いており、不十分であると言わざるを得ない。

第61回委員会(11月)以降
今後協議

高輪築堤等の価値および保存・継承等のあり方とまちなみとの両立のあり方についての助言のとりまとめ

2025. 6. 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

本文書は、東日本旅客鉄道株式会社「『5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について（3）』に対するまちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向けた当社の見解について」（2025. 4. 9）（以下「JR見解（2025. 4. 9）」とする）に対する高輪築堤調査・保存等検討委員会委員の見解をとりまとめたものである。

なお、別紙には、以下の資料を掲載した。

資料1：「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」（2022. 5. 11）
（以下「5・6街区委員見解（1）（2022. 5. 11）」とする）

資料2：「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について（2）」
（2023. 12. 6）（以下「5・6街区委員見解（2）（2023. 12. 6）」とする）

資料3：「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について（3）」
（2025. 3. 5）（以下「5・6街区委員見解（3）（2025. 3. 5）」とする）

資料4：「高輪築堤の保存の方針について」（2020. 11. 9）〔2・3街区の第7橋梁橋台部および築堤部約80mの現地保存を要望した文書〕（以下「2・3街区委員見解（2020. 11. 9）」とする）

資料5：「高輪築堤跡の文化財的評価と保存の方針について」（2021. 3. 22）〔1～4街区の第7橋梁橋台部および築堤部約80m、信号機跡を含む築堤部の可能な限り長い区間の現地保存を要望した文書〕（以下「1～4街区委員見解（2021. 3. 22）」とする）

1. 文化財的価値について

「5・6街区委員見解（3）（2025. 3. 5）」（資料3）では、以下の4点の文化財的価値を指摘した。

- 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る。
- ③ 5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。また、第8橋梁及びそれにとまなう南北横仕切堤が含まれ、旧品川停車

場につながる部分にあたる点も重要である。

- ④ 6街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、4街区で検出された信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。

【①高輪築堤全体の文化財的価値】

①は高輪築堤跡全体の文化財的価値を述べたものであり、「5・6街区委員見解（1）（2022.5.11）」（資料1）「同（2）（2023.12.6）」（資料2）においても同文を示した。これは、「2・3街区委員見解（2020.11.9）」（資料4）、「1～4街区委員見解（2021.3.22）」（資料5）を踏まえたものである。すなわち、①の内容は、範囲が2・3街区から1～4街区、5・6街区と拡大したが、2020年11月以来高輪築堤跡全体の文化財的価値の評価は一貫している。

【②国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」との関係】

②では5・6街区の遺構が国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」と一連のものであることを述べている。「5・6街区委員見解（1）（2022.5.11）」（資料1）「同（2）（2023.12.6）」（資料2）においても同文を示した。ここでは、鉄道遺構としての連続性があり、遺構が遺存しているという事実に基づいて「一連のもの」と評価した。

「2・3街区委員見解（2020.11.9）」（資料4）では、「確認された第7橋梁を含む高輪築堤の遺構は、国指定の史跡『旧新橋停車場跡』と一連のものであり、文化財的価値がきわめて高いことはいままでのない」と述べており、「1～4街区委員見解（2021.3.22）」（資料5）においても「検出された高輪築堤跡の遺構は国指定史跡『旧新橋停車場跡』と一連のものであり」、「高輪築堤跡は日本の近代を象徴する遺跡であり、国指定史跡にふさわしい文化財的価値を有している。」と評価している。②はこれらにつながる所見である。

②について、「JR見解（2025.4.9）」では、国史跡については言及せず、5・6街区の遺構は「各種文献等を踏まえ、物理的には1～4街区と一連のものであり、確認調査等から5・6街区は1～4街区の一般築堤部や4街区南部と共通性が高いものと思料します。」と述べている。ここで使用されている「一般築堤部」という名称は、第54回高輪築堤調査・保存等検討委員会（2025.4.2）において指摘したように、「築堤部」とするべきである。また、「物理的には1～4街区と一連のもの」という文言の意味するところがよくわからない。

「4街区南部と共通性が高い」という文言は、「5・6街区委員見解（1）（2022.5.11）」（資料1）「同（2）（2023.12.6）」（資料2）の「5・6街区の石垣・土手、盛土などの構造は1～3街区とは異なり、4街区の南部との共通性はある」という所見を踏まえていると思われるが、これは確認調査以前の所見であり、「5・6街区委員見解（3）（2025.3.5）」（資料3）では、確認調査の結果を受けて「5・6街区の石垣・土手、盛土などの構造は1～4街区とは異なり、高輪築堤跡の構造の多様性を示す新たな知見が得られている。」とした。すなわち、最新の所見では特段「4街区南部」との共通性があるとは述べていない。

「5・6街区委員見解（1）（2022.5.11）」（資料1）の当該箇所について、第18回高輪築堤調査・保存等検討委員会（2022.5.11）において、JRから「2街区・3街区の現地保存箇所と一連性があるという捉えられ方であり、非常に誤解を招きやすい表現であり、「時期尚早ではないか」という見解が出された。しかしながら、ここで新たに確認調査、京急連立事業用地の発掘調査等の知見が加わったことによって、高輪築堤跡の遺構がきわめて良好に遺存しており、国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」2街区築堤部及び3街区第7橋梁橋台部・築堤部と、鉄道遺構として連続性のある一連のものであり、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ようになったと考える。

【③5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の文化財的価値】

〔文化財的価値の判断基準〕

③は5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の文化財的価値について述べたものである。高輪築堤跡の文化財的価値については、「2・3街区委員見解（2020.11.9）」（資料4）において「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」という観点を示した。これはその後も高輪築堤跡の文化財的価値の判断基準になっている。「1～4街区委員見解（2021.3.22）」（資料5）において、「高輪築堤は、海上築堤という世界的にも珍しい鉄道構造物である」と述べているように、高輪築堤跡全体が「希少性」の高い遺構である。その中でも第7橋梁橋台部および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。このような「1～4街区委員見解（2021.3.22）」（資料5）を踏まえて、③に述べたように、5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有すると考えられるのである。

「JR見解（2025.4.9）」では、「1～4街区では、きわめて希少性の高い第7橋梁部や最上部に創業時のバラストが残存している2街区公園部（一般築堤部）が出土しています（いずれも国指定史跡）。5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、これらの希少性の高い遺構等は確認されておらず、1～4街区の一般築堤部（信号機土台部等を含む）と概ね同等程度の文化財的価値を有するものと思料します。」と述べている。これは前述の「1～4街区委員見解（2021.3.22）」（資料5）から考えると、以下の点が指摘できる。

- (1) 「第7橋梁部や最上部に創業時のバラストが残存している2街区公園部（一般築堤部）」を「きわめて希少性の高い」としているが、第7橋梁部はきわめて希少性が高いが、2街区公園部の築堤部は希少性が高い（きわめて高いとは言えない）とすべきであろう。バラストが残存する築堤部は、遺存度は高いが、1街区や2街区の公園部以外でも確認されており、きわめて希少性が高いとは言えない。2街区公園部は現地保存が決定されたため、遺構掘削は実施していない。したがって、バラストの詳細

は不明である。

『「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」における高輪築堤跡保存活用計画書』(2023.5)「第2章 史跡の概要」の「指定説明文」には、「今回、文化審議会文化財分科会の建議(令和3年3月23日)等を踏まえ、緊急的に追加指定を行おうとするのは、高輪海岸沿いの海上を堤状に埋め立て造営した高輪築堤と呼ぶ鉄道敷のうち、条件の整った第7橋梁とその南北に接続する築堤(80m分)と、その北側に位置する築堤(40m分)の2か所である。」と述べられている。2街区公園部が現地保存されたのは、バラストの残存状況によるのではなく、計画当初から公園部であったことによるのではないか。

- (2)「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、これらの希少性の高い遺構等は確認されておらず、1～4街区の一般築堤部(信号機土台部等を含む)と概ね同等程度の文化的価値を有する」としているが、築堤部は希少性が高く、「信号機土台部」は築堤部に含まれず、きわめて希少性が高い遺構である。

【高輪築堤跡の構造の多様性】

③では、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であることを述べた。これは、具体的には、1～4街区の築堤部開業期山側の構造が、石垣を構築した箇所、矢板・杭を用いた土留め、または矢板・杭・控木を用いた土留めを構築した箇所に分かれていることから明らかである。また、『「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」における高輪築堤跡保存活用計画書』(2023.5)「第3章 史跡の本質的価値」において指摘されているように、築堤建設時の工事作業の区画(単位)が存在し、盛土の構築方法が一樣ではないことを指している。

これに対して、「JR見解(2025.4.9)」では、「1～6街区全体で、一般築堤部は概ね同様の構造であり」としているが、1～4街区の築堤部開業期山側の構造が3分されることから、「概ね同様の構造」とは言い難いのではないか。また、「それを構成する材料(石材、盛土、裏込め、土留め材等)が1～6街区の各場所において一部異なっているものと思料します」としているが、こうした見解には、史跡の本質的価値に関わる、高輪築堤跡の構造の多様性が構築方法の違いや構築時の工区につながるという視点が欠けている。

【第8橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤、旧品川停車場】

5・6街区及び隣接地区には、第8橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤が含まれるが、「JR見解(2025.4.9)」で指摘されたように、「今回の5・6街区エリアには、第8橋梁北横仕切堤が含まれる」。なお、5・6街区が「旧品川停車場につながる部分にあたる点」については言及されていない。

【④張り出し遺構(信号機跡)】

④では、6街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、4街区の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、きわめて希少性の高い貴重な遺構であることを

述べた。これについて「JR見解（2025. 4. 9）」では、「今後文献調査等が進められ、本遺構の内容や価値が明らかになるよう当社も協力します。」と述べているが、これは「本遺構の内容や価値が明らかにな」っていないという意味に受け取れる。

【「JR見解（2025. 4. 9）」の文化財的価値について】

上記のように、「JR見解（2025. 4. 9）」の文化財的価値について以下の点が判然としないため、説明を求めることにしたい。

- ・ 5・6街区の遺構は「物理的に1～4街区と一連のものである」としているが、その意味、および言及されていない国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」との関係について
- ・ 1～4街区で現地保存して国史跡に指定された第7橋梁橋台部、2街区公園部、移築保存を決定した4街区信号機跡、記録保存した築堤部、及び5・6街区で確認された築堤部、6街区の信号機跡の文化財的価値とその判断基準について
- ・ 1～6街区全体で、築堤部は概ね同様の構造とする根拠について
- ・ 史跡の本質的価値に関わる、高輪築堤跡の構造の多様性が構築方法の違いや構築時の区につながるという視点について
- ・ 5・6街区が旧品川停車場につながる部分にあたる点について

2. 保護措置について

「5・6街区委員見解（3）（2025. 3. 5）」（資料3）では、保護措置について以下の2点を述べた。

①高輪築堤調査・保存等検討委員会は、「高輪築堤跡の保存の方針についての見解」（2021. 4. 21）において、「5・6街区については築堤の『現地保存』を考慮した開発計画を策定することを要望」している。

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

①は1～4街区の保存の方針を決定する際に5・6街区について要望したものであり、「5・6街区委員見解（2）（2023. 12. 6）」（資料2）においても同文を示した。②は保護措置を検討する際の出発点について述べたものであり、「5・6街区委員見解（2）（2023. 12. 6）」（資料2）では、同様の趣旨の「これを受けて、5・6街区の保護措置については、1～4街区と同様に、計画の見直しを含めた現地保存を検討することを出発点としたい。」とした。

②において「1～4街区と同様に、計画の見直しを含めた」としたのは、第38回高輪築堤調査・保存等検討委員会（全体会）（2023. 12. 6）において述べたように、第2～4回懇談

会（2020.11.9・11.25・2021.1.25）の検討事項に「上位計画の見直しを踏まえたゼロベースにて第7橋梁橋台部80mの現地保存の可能性を改めて検討・説明（JR東日本）」とあったことを踏まえている（第7回高輪築堤調査・保存等検討委員会「懇談会の位置づけ及び検討経過について」）。また、「現地保存を検討することを出発点」としたのは、「周知の埋蔵文化財（包蔵地）の扱いとしては、確認してすぐに記録保存するとはならない。最初に現地保存できないかを検討し、それが無理であれば記録保存を行う」という「文化財行政における遺跡に対する通常の取扱い」に拠っている。すなわち、②では保護措置について開発計画をゼロベースすなわち白紙にして現地保存を検討することを出発点としている。

②について「JR見解（2025.4.9）」では、上記のような保護措置を検討する出発点については言及されておらず、「1～4街区と同様に」という文言について「①1～4街区における当社の取組み」という説明が行われている。

なお、「1～6街区全体（約1.6km）のうち、約1/3の範囲を現地保存（土中保存含む）済※」「※一部想定箇所含む」と述べているが、現地保存した範囲は長さのみで算定するのではなく、現地保存された遺構の内容と面積をもとに算定するべきである。

【「JR見解（2025.4.9）」の保護措置について】

上記のように、「JR見解（2025.4.9）」の保護措置について以下の点が判然としないため、説明を求めることにしたい。

- ・保護措置について開発計画をゼロベースすなわち白紙にして現地保存を検討することを出発点とすることについて

3. 確認調査について

第53回高輪築堤調査・保存等検討委員会（2025.3.5）において、「5・6街区委員見解（3）（2025.3.5）」（資料3）の中の「明治5年開業期の海側石垣が現表土直下で確認されたという点について、海側石垣が表土に近い第1列のみに残っているのは、埋立の際に一度取り外した石を後から貼り付けたと解釈しているがいかがか。」という質問があった。

5・6街区確認調査のトレンチ④～⑥では、現表土直下で明治5年開業期の海側石垣の上部が1列のみ残存していた。確認調査のため当該石垣を取り上げて石垣下の土層を確認していないが、石垣の側面・下方の土層からは石垣を取り外して貼り付けた痕跡は認められなかった。また、1～4街区の発掘調査においても、一部で海側石垣の上部が1列のみ確認されている。これらの石垣の下に攪乱が入っている状況は観察されていない。したがって、5・6街区確認調査および1～4街区の発掘調査において、当該石垣を取り外して埋め立ての際に貼り付けたという痕跡は認められなかった。

資料1

2022. 5. 11

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

本文書は、5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について、これまでの発掘調査、文献・地図の調査等の知見に基づき、委員の見解をとりまとめたものである。なお、これは現段階での見解であり、今後新たな知見によって改訂されるものである。

1. 高輪築堤跡の遺構について

- ・これまでの試掘調査、物流荷捌き部、物流仮斜路部、環状4号線、京急連立事業用地の発掘調査等の状況から、1～4街区と同等、一部はそれ以上に遺構の遺存状態が良いと考えられる。
- ・上記のような発掘調査において、5・6街区の石垣・土手、盛土などの構造は1～3街区とは異なり、4街区の南部との共通性はあるが土質が違うなど、高輪築堤跡の構造の多様性を示す新たな知見が得られている。
- ・4街区と同様に長い区間に及ぶ海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有するものと考えられる。
- ・第8橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤が含まれる範囲である。
- ・新橋・横浜間の鉄道において重要な位置を占める旧品川停車場につながる部分にあたる。

2. 文化財的価値について

- ・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。
- ・国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に指定された、2街区の築堤部及び3街区の第7橋梁橋台部・築堤部と一連のものである。
- ・5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。また、第8橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤が含まれ、旧品川停車場につながる部分にあたる点も重要である。

5・6 街区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(2)

本文書は、第 18 回高輪築堤調査・保存等検討委員会(2022.5.11)において提示した「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」を、その後得られた新しい知見によって改訂したものである。

なお、本文書は、既に提示した「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」と同様に、これまでの発掘調査、文献・地図の調査等の知見に基づき、現段階での委員の見解をとりまとめたものであり、今後新たな知見によって改訂されるものである。

1. 高輪築堤跡の遺構について

- ・これまでの試掘調査、物流荷捌き部、物流仮斜路部、環状 4 号線、京急連立事業用地の発掘調査等の状況から、1～4 街区と同等、一部はそれ以上に遺構の遺存状態が良いと考えられる。
- ・上記のような発掘調査において、5・6 街区の石垣・土手、盛土などの構造は 1～3 街区とは異なり、4 街区の南部との共通性はあるが土質が違うなど、高輪築堤跡の構造の多様性を示す新たな知見が得られている。
- ・4 街区と同様に長い区間に及ぶ海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有するものと考えられる。
- ・第 37 回高輪築堤調査・保存等検討委員会(2023.11.1)部会①の「京急連立事業(1 工区)・品川駅改良事業及び環状 4 号線事業に伴う埋蔵文化財調査成果について(報告)」において、以下のような点が報告された。

①明治 9 年(1876)複線化期と考えられる築堤幅の盛土が確認された。

②高輪築堤跡は南行するに従い海側(東側)に振れ、幅を広げながら第 8 橋梁北横仕切堤に接続すると考えられる。

③環状 4 号線事業仮ベンツ部・P10 橋脚部周辺では、明治 5 年(1872)開業期海側(東側)石垣は現表土直下で確認されていることから、1～4 街区と同等かより高い位置で遺存していると考えられる。

- ・第 8 橋梁及びそれともなう南北横仕切堤が含まれる範囲であり、南北横仕切堤の遺構が確認されている。

- ・新橋・横浜間の鉄道において重要な位置を占める旧品川停車場につながる部分にあたり、旧品川停車場の盛土・整地層が確認されている。

2. 文化財的価値について

- ・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。
- ・国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に指定された、2街区の築堤部及び3街区の第7橋梁橋台部・築堤部と一連のものである。
- ・5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。また、第8橋梁及びそれにと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。

3. 保護措置について

- ・高輪築堤調査・保存等検討委員会は、「高輪築堤跡の保存の方針についての見解」(2021.4.21)において、「5・6街区については築堤の『現地保存』を考慮した開発計画を策定することを要望」している。
- ・これを受けて、5・6街区の保護措置については、1～4街区と同様に、計画の見直しを含めた現地保存を検討することを出発点としたい。

資料 3

2025. 3. 5

5・6 街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(3)

本文書は、第 38 回高輪築堤調査・保存等検討委員会 (2023. 12. 6) において提示した「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(2)」を、その後に得られた新しい知見によって改訂したものである。

なお、本文書は、これまでの発掘調査、確認調査、文献・地図の調査等の知見に基づき、現段階での委員の見解をとりまとめたものであり、今後新たな知見によって改訂されるものである。

1. 高輪築堤跡の遺構について

- ・これまでの試掘調査、確認調査、物流荷捌き部、物流仮斜路部、環状 4 号線、京急連立事業用地の発掘調査等の状況から、以下のような知見を得た。
- ・明治 5 年 (1872) 開業期海側 (東側) 石垣は現表土直下で確認されていることから、1～4 街区と同等かより高い位置で遺存していると考えられる。
- ・1～4 街区と同等、一部はそれ以上に遺構の遺存状態が良いと考えられる。
- ・5・6 街区の石垣・土手、盛土などの構造は 1～4 街区との共通性はあるが、異なる点が認められ、高輪築堤跡の構造の多様性を示す新たな知見が得られている。
- ・4 街区と同様に長い区間に及ぶ海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有するものと考えられる。
- ・明治 9 年 (1876) 複線化期と考えられる築堤幅の盛土が確認された。
- ・高輪築堤跡は南行するに従い海側 (東側) に振れ、幅を広げながら第 8 橋梁北横仕切堤に接続すると考えられる。
- ・6 街区の海側石垣に設置された張り出し遺構が検出された。
- ・第 8 橋梁及びそれともなう南北横仕切堤が含まれる範囲であり、南北横仕切堤の遺構が確認されている。
- ・新橋・横浜間の鉄道において重要な位置を占める旧品川停車場につながる部分にあたり、旧品川停車場の盛土・整地層が確認されている。

2. 文化財的価値について

- ・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。
- ・国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に指定された、2 街区の築堤部及び 3 街区の

第7 橋梁橋台部・築堤部と一連のものである。

- ・ 5・6 街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4 街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。また、第8 橋梁及びそれにとまなう南北横仕切堤が含まれ、旧品川停車場につながる部分にあたる点も重要である。
- ・ 6 街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、4 街区で検出された信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。

3. 保護措置について

- ・ 高輪築堤調査・保存等検討委員会は、「高輪築堤跡の保存の方針についての見解」（2021. 4. 21）において、「5・6 街区については築堤の『現地保存』を考慮した開発計画を策定することを要望」している。
- ・ これを受けて、5・6 街区の保護措置については、1～4 街区と同様に、計画の見直しを含めた現地保存を検討することを出発点とし、まちづくりと文化財のあり方について協議を開始することにしたい。

資料 4

2020 年 11 月 9 日

高輪築堤の保存の方針について

高輪築堤調査・保存等委員会委員は、2 街区、3 街区で確認された高輪築堤の遺構について、東京都教育庁および港区教育員会の同席のもとで検討を行った結果、下記のような保存の方針を提案する。なお、ここでは第 1 回検討委員会での議論を踏まえ、「保存」を「現地保存」、「移築保存」「記録保存」に区分している。

記

1. 確認された第 7 橋梁を含む高輪築堤の遺構は、国指定の史跡「旧新橋停車場跡」と一連のものであり、文化財的価値がきわめて高いことはいうまでもない。日本の近代化土木遺産を代表する遺跡であり、わが国の近代史、鉄道史、土木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. 確認された高輪築堤の遺構について、「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」などの観点から、保存の方針を次のように定めた。
3. 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 の遺構を「現地保存」とする。第 7 橋梁橋台部は今後同種のもので発見される可能性がない、きわめて「希少性」が高い遺構である。橋台部から築堤部への「連続性」が良好に認められるとともに、鉄道創業時の遺構を良く残し、「遺存度」も非常に良い。また、鉄道創業時から現代の京浜東北線に至る、日本の鉄道の「歴史的重層性」を示すものである。
4. 「移築保存」については、今後「記録保存」の調査を行っていく中で、移築保存すべき遺構を検討することにする。基本的に「移築保存」は、発掘調査によって得られた成果に基づいて、移築した遺構を展示・解説することが必要である。
5. 「記録保存」については、上記「現地保存」を除く部分を対象とする。第 2 東西連絡道路部の築堤部の調査、および 2・3 街区の遺構の検出調査によって、第 7 橋梁を含む高輪築堤の複雑な遺構の状況が明らかになってきている。「記録保存」の調査方法については、その知見を踏まえて詳細かつ慎重な調査を行う必要がある。

以上

資料5

2021年3月22日

高輪築堤調査・保存等検討委員会委員

高輪築堤跡の文化財的評価と保存の方針について

高輪築堤調査・保存等委員会委員は、1～4街区で確認された高輪築堤跡の遺構について文化財的評価を行い、下記のような保存の方針を提案する。なお、ここでは第1回検討委員会での議論を踏まえ、「保存」を「現地保存」「移築保存」「記録保存」に区分している。

記

1. 検出された高輪築堤跡の遺構は国指定史跡「旧新橋停車場跡」と一連のものであり、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。
 - ・明治5年（1872）に新橋・横浜間に開業したわが国最初の鉄道は、明治日本の国際社会への窓口であった。そのなかで高輪築堤は、海上築堤という世界的にも珍しい鉄道構造物である。
 - ・今回検出された高輪築堤跡の遺構は、約1.3kmにわたって連続して極めて良好に残っており、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。
 - ・高輪築堤跡の遺構は、この構造物が西洋の土木技術と日本の江戸時代以来の土木技術を融合して造られたことを示している。
 - ・高輪築堤跡は日本の近代を象徴する遺跡であり、国指定史跡にふさわしい文化財的価値を有している。
2. 3街区の第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の遺構を現地保存することを改めて要望する。
 - ・高輪築堤には4ヵ所に橋梁が架けられていたが、第7橋梁橋台部はその実態を示す遺構であり、きわめて希少性が高い。
 - ・橋台部から築堤部への連続性が良好に認められ、遺構の遺存度も非常に良い。
 - ・橋台部においても、鉄道創業時から複線化、3線化を経て現代に至る、歴史的重層性がうかがわれる。
 - ・橋台部も西洋の土木技術と日本の江戸時代以来の土木技術を融合して造られたことが看取される。
 - ・明治時代の錦絵には高輪築堤の橋梁と築堤が描かれているが、そうした東京の文明開

化の風景をそのまま残している遺構である。

3. 4街区では、鉄道開業時の信号機跡と推定される遺構を含む約380mの高輪築堤跡の遺構が検出されている。この信号機跡を含む築堤跡の遺構を可能な限り長い区間にわたって現地保存することが望ましい。
 - ・信号機跡は、明治5年(1872)の鉄道開業時のわが国最初の信号機の遺構であり、きわめて希少性が高い。
 - ・4街区で検出された高輪築堤跡の遺構の南部はゆるやかな弧を描くように造られ、信号機跡付近を境に北部は直線的に構築されている。これは海上築堤の鉄道らしい景観を呈している。
4. 今後記録保存の調査を行っていく中で重要な遺構が発見されるなど、必要な場合には移築保存もしくは現地保存を検討する。
5. 記録保存は、現地保存を除く部分を対象とする。記録保存の調査方法については、第3回検討委員会で決定された「高輪築堤跡の調査の方針について」に準拠し、第2東西連絡道路部の築堤部の調査、および1～4街区の遺構の検出調査の知見を踏まえて、詳細かつ慎重な調査を行う必要がある。

以上

資料 1

2025. 7. 2

5・6 街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について (2)

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

1. 第 56 回高輪築堤調査・保存等検討委員会で協議した方針

第 56 回高輪築堤調査・保存等検討委員会では以下の 2 点を協議した。

- ①文化財的価値の評価については、「5・6 街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(3)」及び「5・6 街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について」において示した委員見解を出発点とすることが確認された。
- ②保護措置については、開発計画をゼロベースすなわち白紙にして現地保存を検討することを協議の出発点とすることを示した。

2. 文化財的価値について

文化財的価値の評価について、これまでの委員見解をまとめると以下のようなになる。

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

似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。

3. 保護措置について

保護措置についての基本的考え方は、以下のとおりである。

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

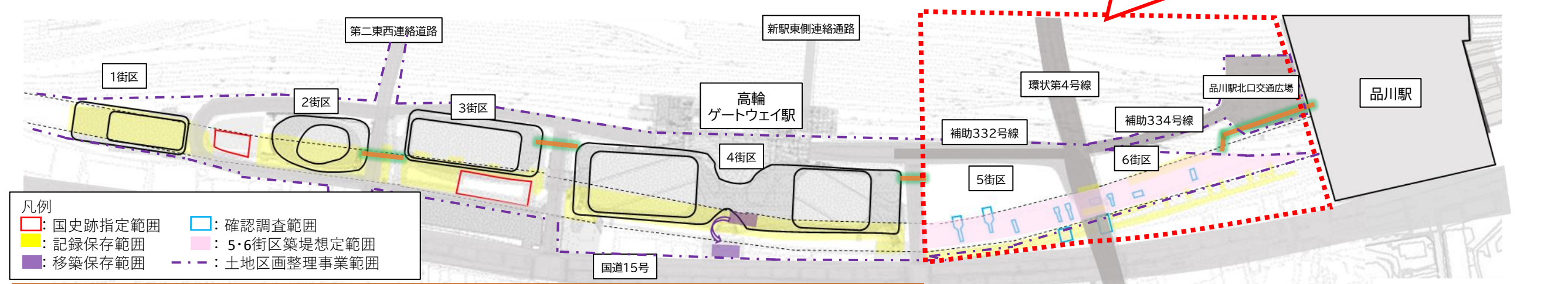
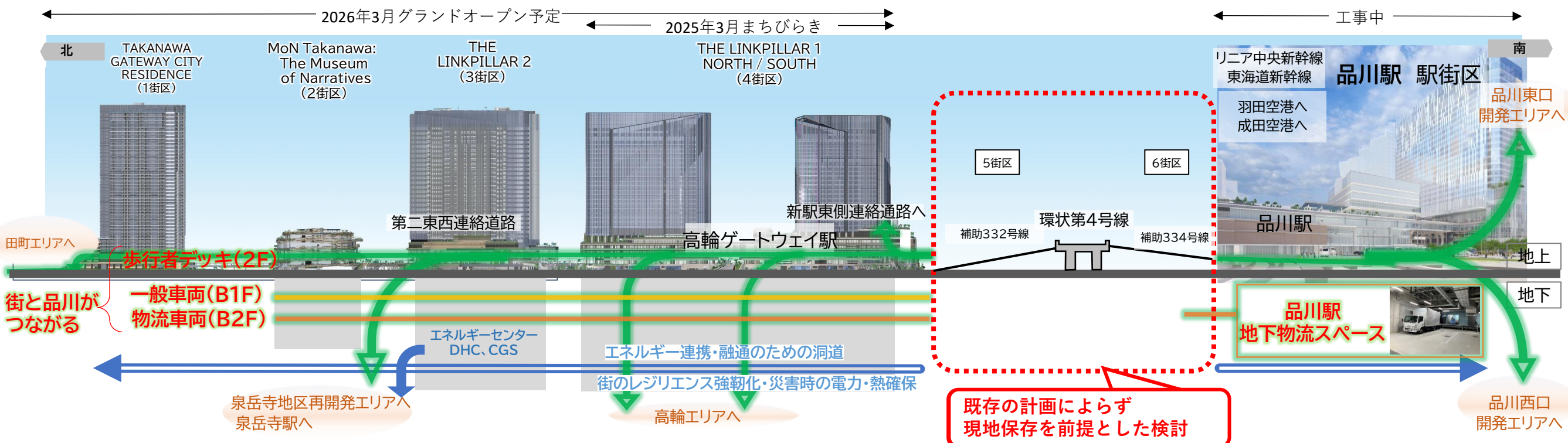
以上のような5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置の基本的考え方を、今後の協議の方針として提示する。

【立地・基盤等】

- 鉄道改良(車両基地再編、品川駅改良、高輪ゲートウェイ駅整備、京急連立、JR東海リニア新幹線、地下鉄メトロ延伸)等が整備済又は工事中
- 大規模な土地利用転換を支える都市基盤施設(第二東西連絡道路、区画道路、補助332号線・補助334号線、環状第4号線、品川駅北口交通広場)が整備済または整備中

【当社のまちづくりの基本的な考え方】

- 国内外の玄関口として稀有な立地を活かし、品川駅から1～6街区を含めた全体で『国際交流拠点・品川』の実現
- まちづくりと高輪築堤の保存・継承との両立
- 民間事業者として、既に車両基地再編や基盤整備等で行った投資を含めた投資回収



高輪築堤の保存・継承

- 公園部現地保存・公開
- 第7橋梁部現地保存・公開
- 信号機土台部移築保存・公開
- 高輪築堤の記憶・連続性を表現するランドスケープ

【立地・基盤等】

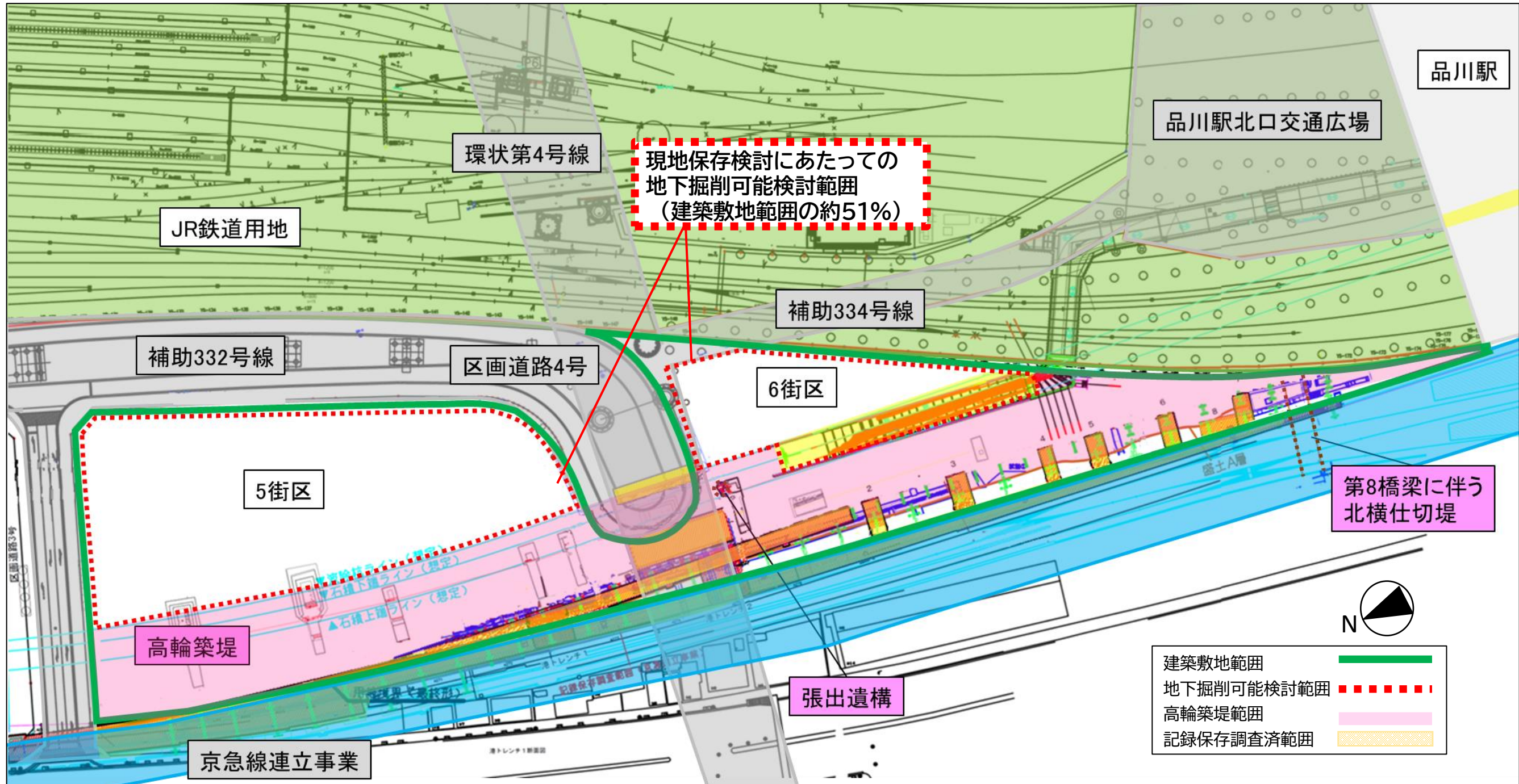
- 西側：京急線連立事業施行中(東京都)
- 東側：5街区 区画道路4号及び補助332号線工事中(UR都市機構)
6街区 2階レベル以上に補助334号線工事中(UR都市機構)
- 品川駅北周辺地区土地区画整理事業施行中(UR都市機構)
 - ・区画道路4号
 - ・補助332号線・補助334号線
- 環状第4号線工事中(東京都)

【高輪築堤】

- 確認調査状況に基づき、高輪築堤想定ライン(波除杭想定ライン)を設定
- 一部 記録保存調査実施済

第57回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料 文化財的価値(抜粋)

- ・5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。高輪築堤跡の構造の多様性は構築方法の違いや構築時の工区を示すものである。また、第8橋梁及びそれともなう南北横仕切堤が含まれ、旧品川停車場につながる部分にあたる点も重要である。
- ・6街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、4街区で検出された信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。



建築敷地範囲 ■
 地下掘削可能検討範囲 ■■■■
 高輪築堤範囲 ■
 記録保存調査済範囲 ■

【現地保存を行う開発計画の考え方】

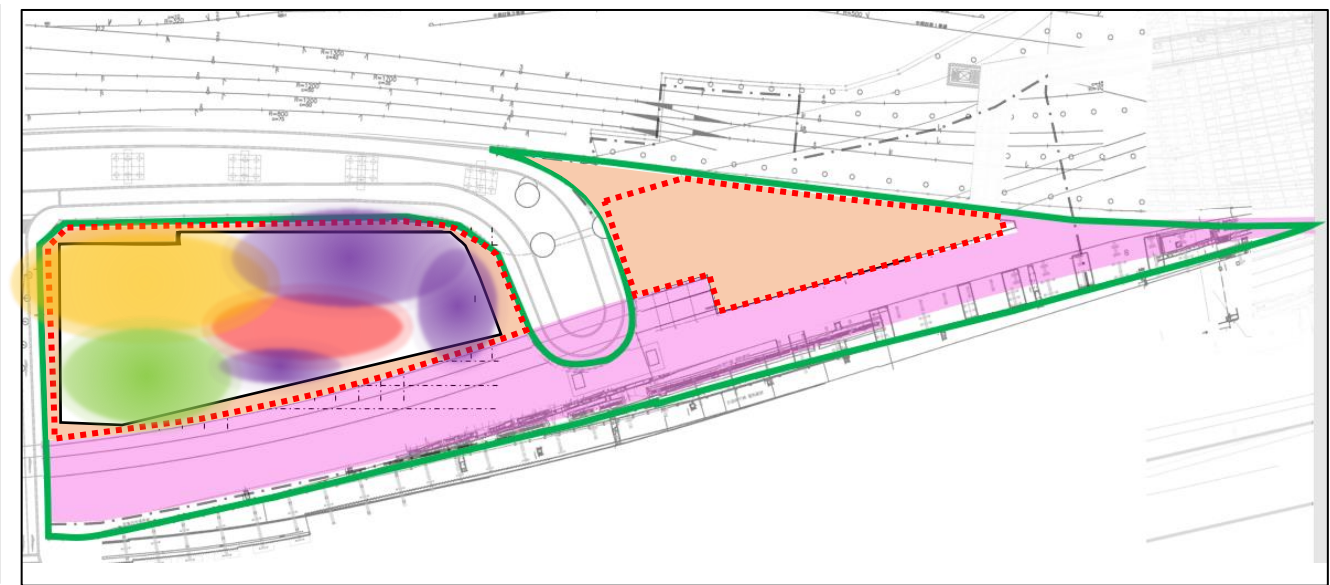
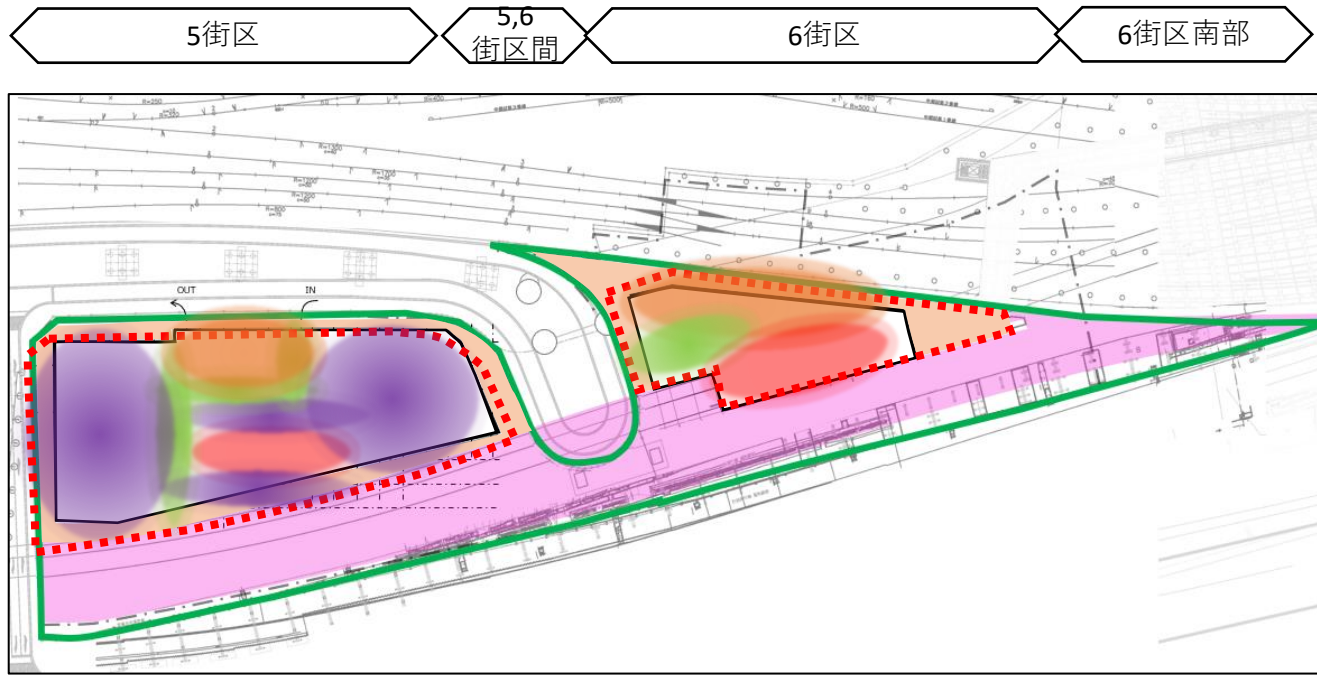
・地下掘削可能な範囲(約51%)において、5街区6街区建物地階に必要な以下の機能を確保

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

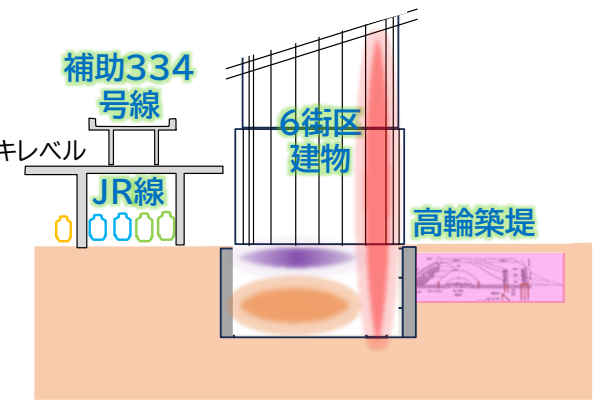
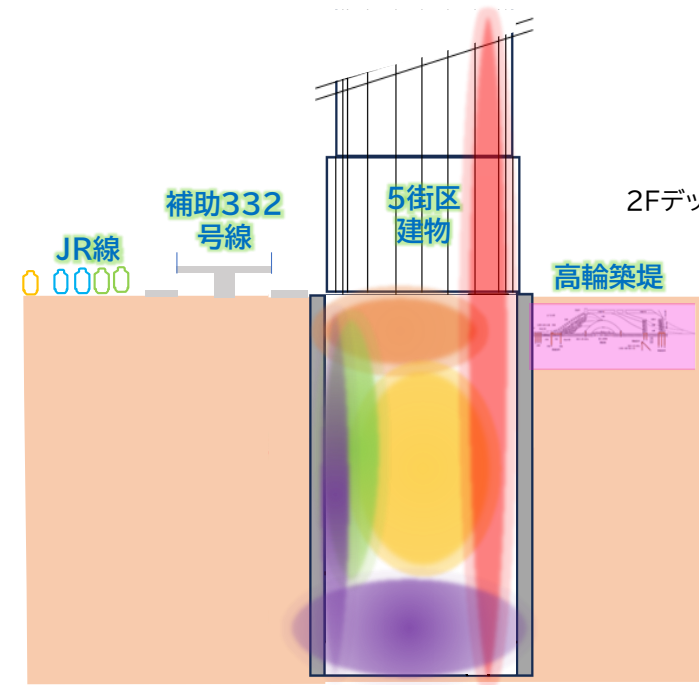
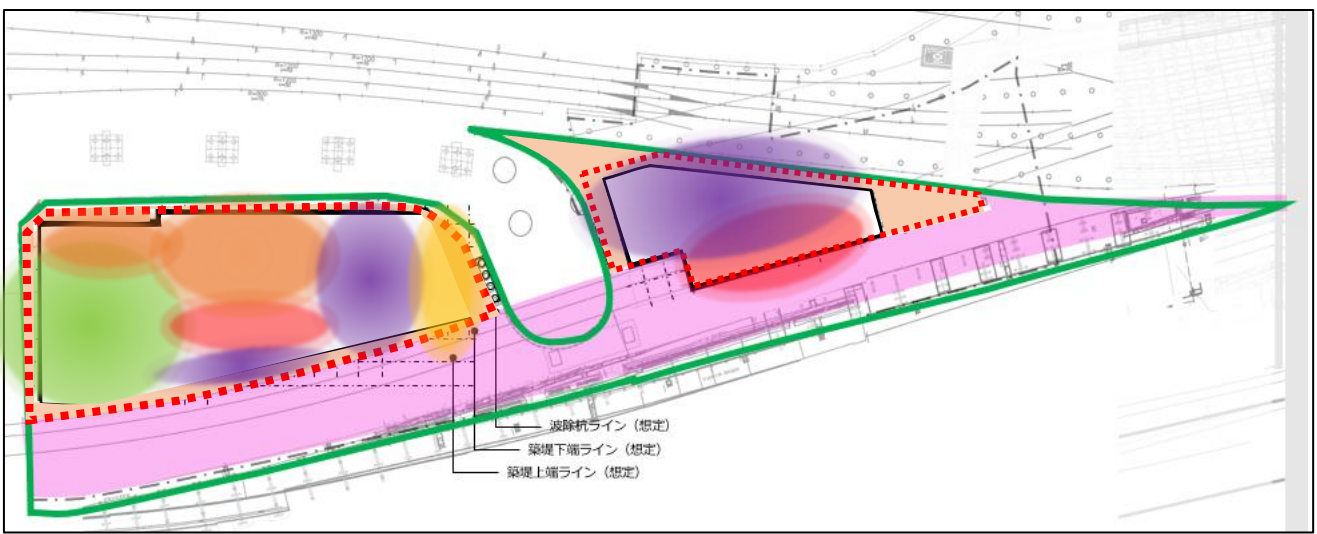
地下X階平面図



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

●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

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/

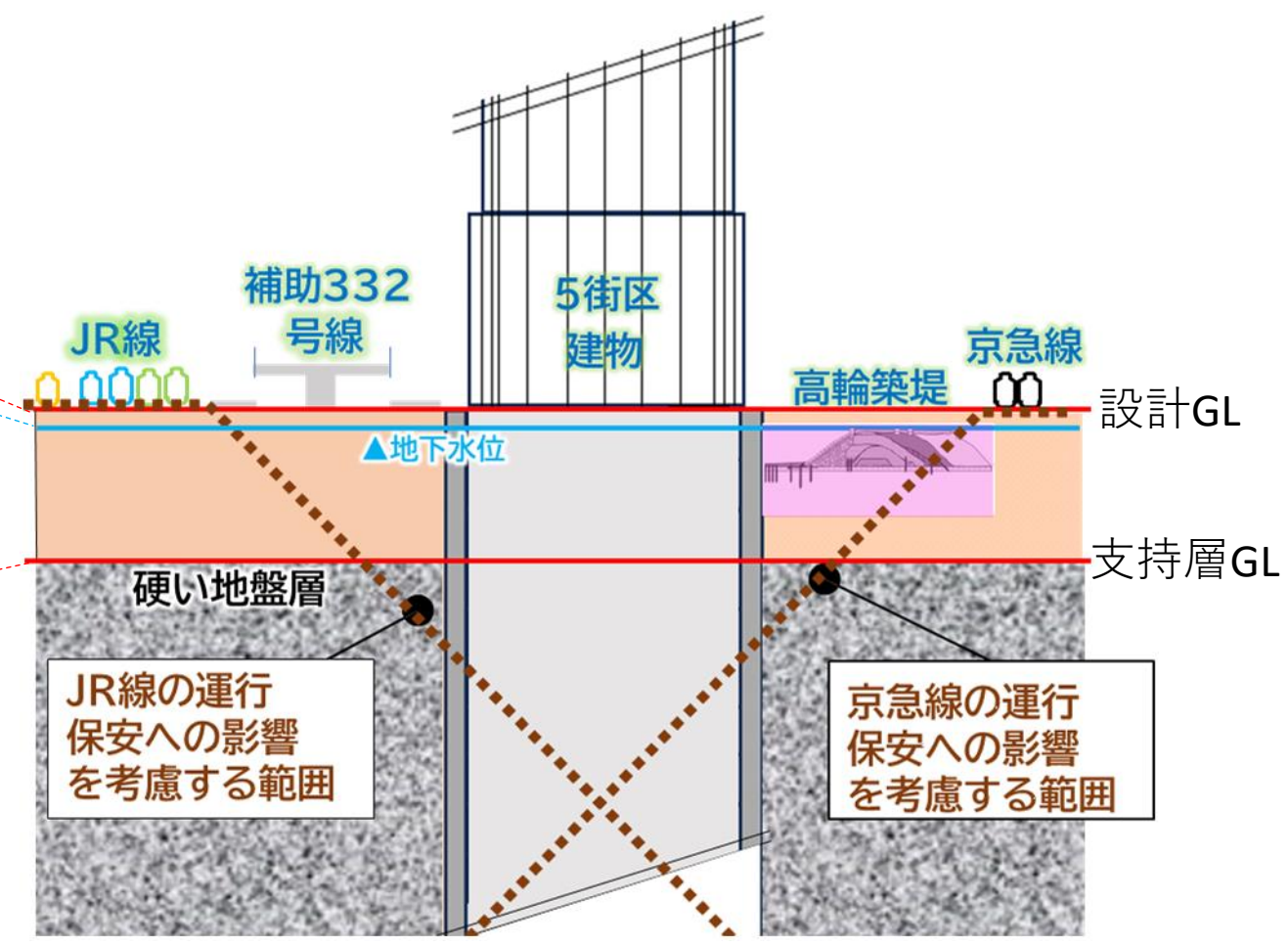
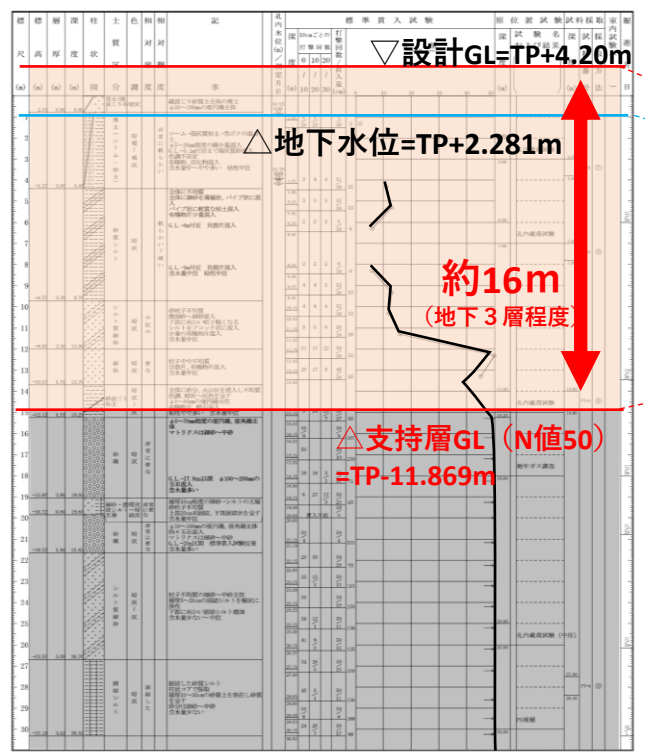
構造概要図



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



資料 1

2025. 9. 3

5・6 街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について (3)

2025 年 8 月 6 日の第 58 回高輪築堤調査・保存等検討委員会では、7 月 2 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(2)」の基本的考え方を受けた J R 見解が示された。そこでは、最初に開発計画ありきではなく、残存している遺構の全面的な現地保存を前提にした開発計画を検討し、その説明及び評価を行なった結果、全面的な現地保存とした場合、地下掘削可能検討範囲は建築敷地範囲の約 51% になり、それを前提にした大深度の建築計画の実現は困難であるとされた。

本文書は、こうした J R 見解を受けて、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、次の段階の協議に向けて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。
- ⑤ 6 街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、4 街区で検出された信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。

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（別紙）。
- 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。

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。

以上のような委員の見解を、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の次の段階の協議に向けて提示する。

資料1 別紙



① 4街区の高輪築堤跡の景観（北から）



② 4街区の高輪築堤跡の景観（南から）



③ 4街区の高輪築堤跡の景観（空中写真・南から）

赤枠：長さ約100mの範囲



④ 4街区の高輪築堤跡

星印：信号機跡

(①・③・④：港区教育委員会『高輪築堤跡—品川開発プロジェクト（第I期）等発掘調査概要—』2023、一部加筆)

資料 1

2025年10月1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(3)」に対する 当社の見解について

今般、2025年9月3日付「5・6 街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について(3)」により、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、次の段階の協議に向けて委員のご見解を取りまとめていただき、ありがとうございます。

まちづくりを進めるなかで出土した「高輪築堤」は、鉄道会社である当社にとって大変意義深いものであり、当社は国家戦略特別区域計画等に位置付けられた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・継承等に取り組んでおります。

先行する1～4街区のまちづくりと高輪築堤の保存・継承との両立の取組み(建物計画の大幅な変更による「第7橋梁部橋台部約 20mとそれにつながる南北の築堤部各 30m、合わせて約 80mの遺構」の現地保存、4街区信号機土台部の移築保存、高輪築堤の持つ価値や歴史、意義等を感じられるランドスケープ等)に引続き、5・6街区のまちづくりにおいても一体的・連続的に取り組んでまいります。

2025年9月3日付「5・6 街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について(3)」により示された「1. 文化財的価値について」は、これまでの数次にわたる高輪築堤調査・保存等検討委員会でのご議論を踏まえ、2025年6月4日付の第56回本委員会において「委員見解を出発点とすること」を、委員・当社間で相互に確認をしており、今回新たに付け加える当社の見解はありません。

次に、2025年9月3日付「5・6 街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について(3)」により示された「2. 保護措置について」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、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」の要望」に対し、文化財的価値に鑑み現地保存の可能性について検討を行った結果、当社としての見解は以下のとおりです。

・信号機跡につきましては、現地保存した場合、6街区建物の建築計画が大きく棄損し、また5・6街区間の地下車路計画が確保できない等により、開発計画が成立いたしません。(2025年4月9日開催 第54回本委員会資料2における検討状況のとおり)

・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」につきまして、今般改めて「5街区建物部」「6街区建物部」において可能性を検討いたしました。海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する部分的な現地保存の場合、前例のない大深度の建築計画となる等により、開発計画が成立いたしません。【別紙1】

また、2025年9月3日付「5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について(3)」により示された「2. 保護措置について」における4街区の「第7橋梁南横仕切堤跡の「移築保存」」については、移築保存が可能となるよう丁寧な記録保存調査を実施済ですが、今後も関係行政等と連携のうえ検討してまいります。

5・6街区エリアのまちづくりと高輪築堤のあり方につきましては、2024年9月～12月に実施した確認調査を踏まえ、2025年3月から本委員会や『国際交流拠点・品川』における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議において、有識者・関係行政等からの数次にわたるご助言等をいただき協議を進めておりますが、今般の当社見解についてご理解をいただいたうえで、本委員会において保護措置に係るご助言の取りまとめをお願いいたします。

取りまとめいただいたご助言を受け止め、今後の都市計画や建築関係の手続きならびに具体的な設計等を進めるとともに、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。

当社といたしましては、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ので、改めて有識者及び関係行政等からのご理解・ご支援をお願いいたします。

「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」の要望」に対し、文化財的価値に鑑み「5街区建物部」及び「6街区建物部」において現地保存の可能性について検討を実施






※第58回委員会資料に一部加筆

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】

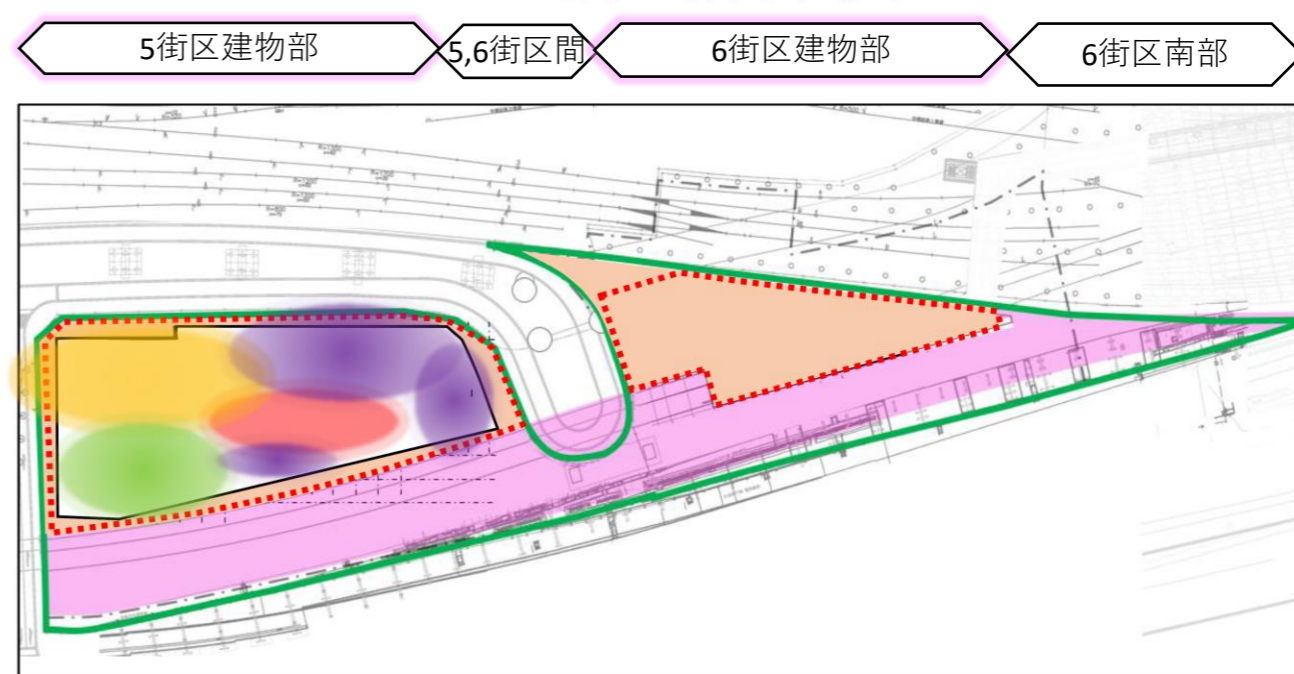
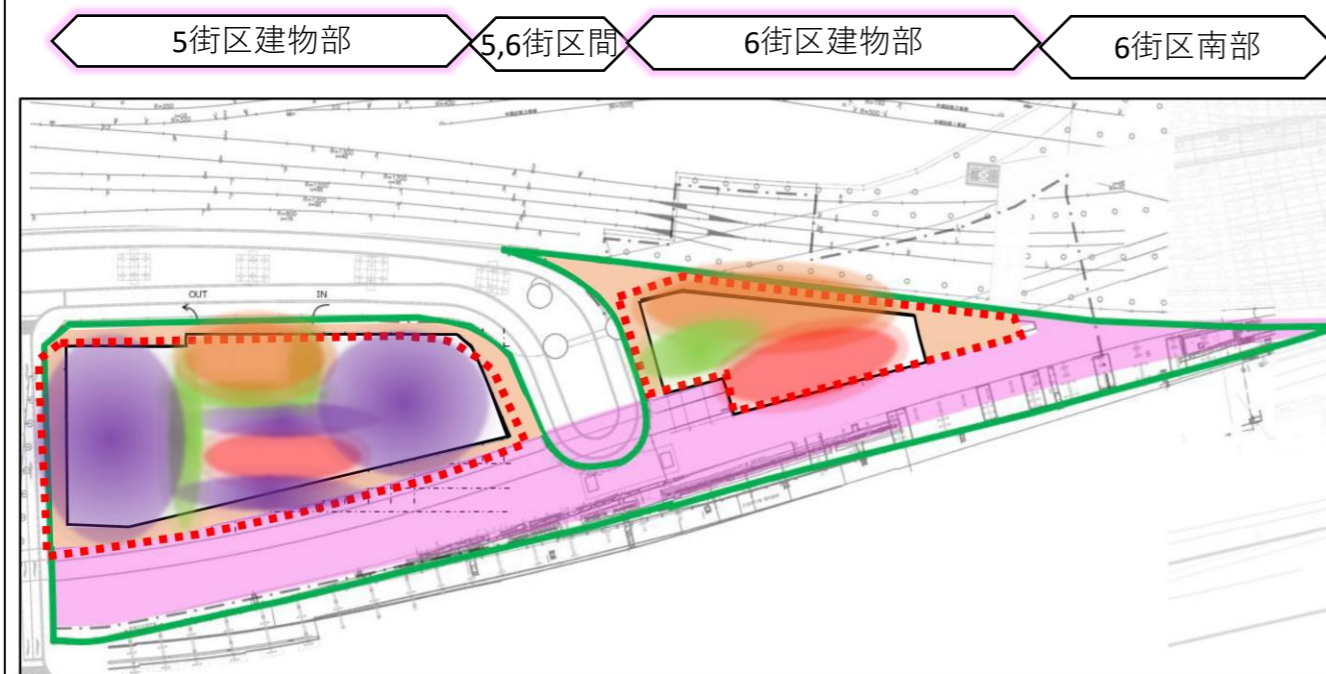
・地下掘削可能な範囲(約51%)において、5街区6街区建物地階に必要な以下の機能を確保

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

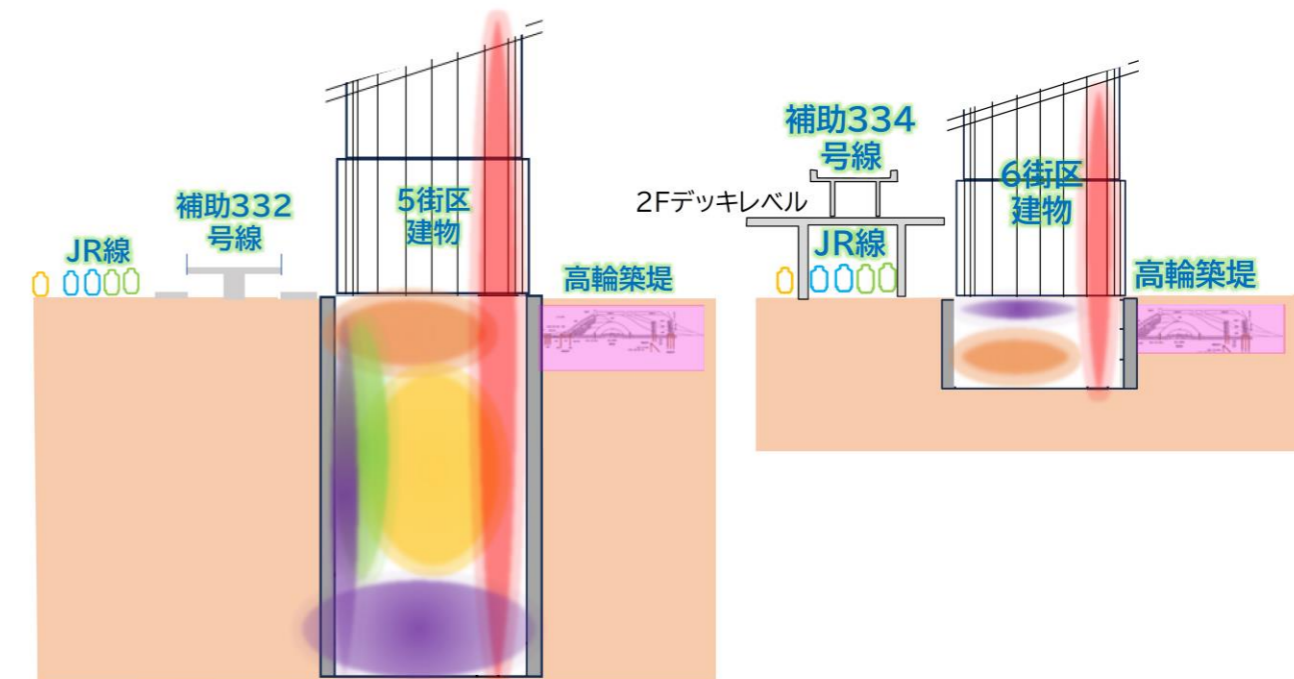
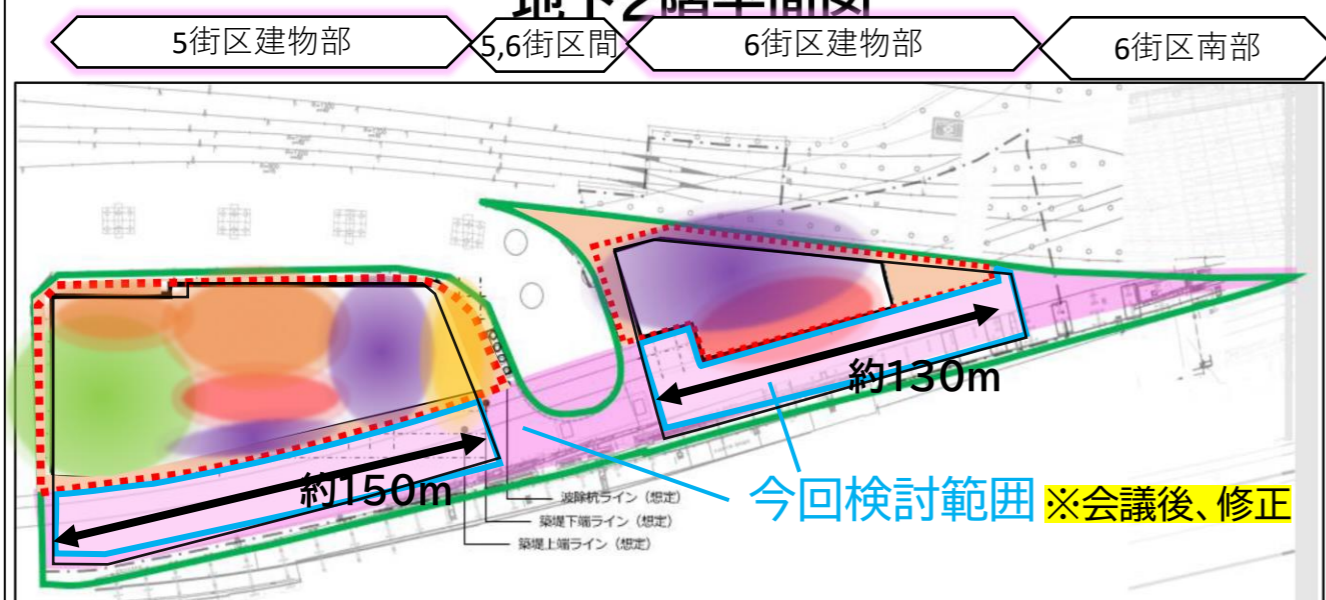
地下X階平面図



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

【前提条件】

- ・5街区建物部・6街区建物部(地下部)において海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部100m以上の現地保存を検討
- ・5街区建物部・6街区建物部(地下部)は、山手線・京急線への近接及び地下約16m以深での支持層(固い地盤)等により、設計・施工上の制約が大きい
- ・「国際交流拠点・品川」を実現するための公共性の高い開発計画の推進

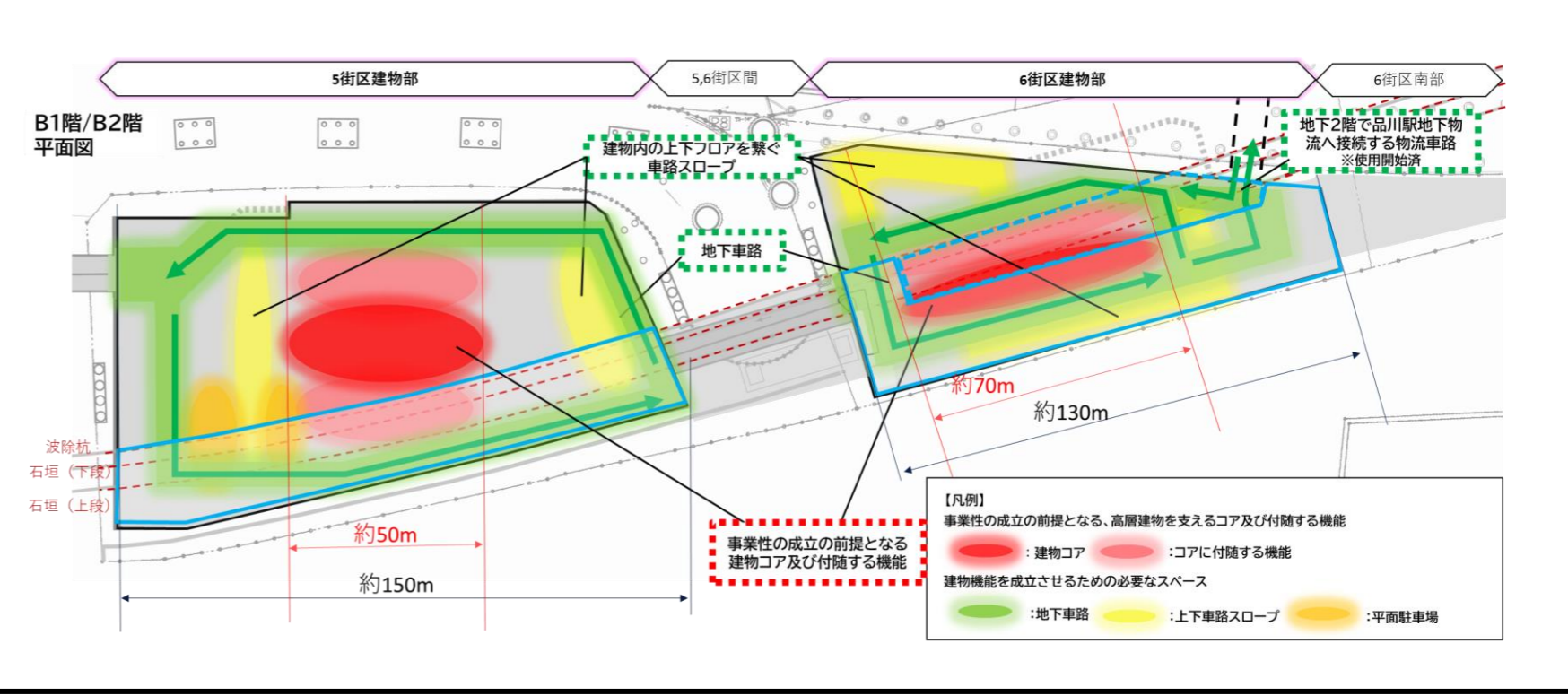
【「連続性」を有する築堤部100m以上の現地保存の検討】

① 高層建物を支える建物コア及び建物コアに付随する機能の確保

⇒ 敷地形状等から、位置・規模は固定的

② 建物を成立させるための車両動線等スペース(地下車路※、建物内上下フロアを繋ぐ車路スロープ、平面駐車場)の確保

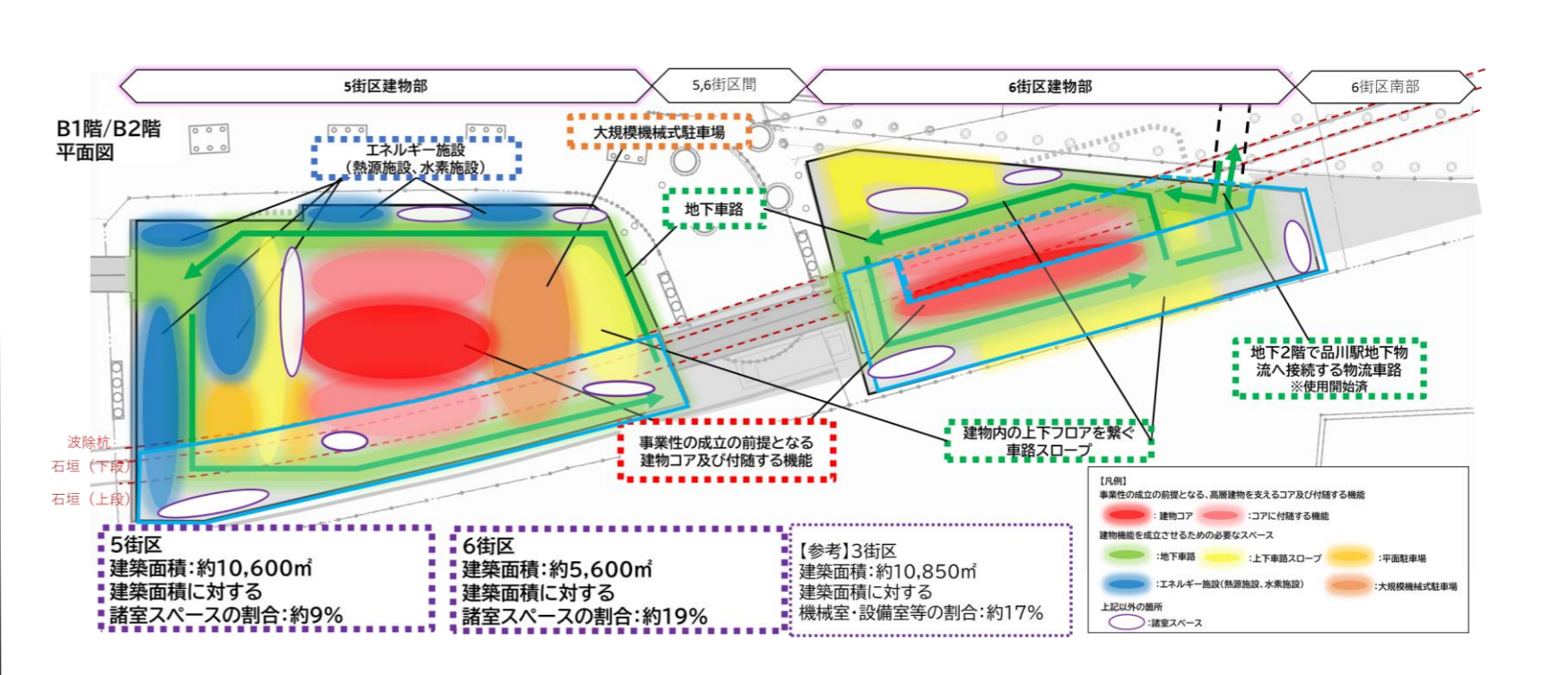
⇒ ①との関係から、概ねの位置・規模は限定的



【「連続性」を有する築堤部100m以上の現地保存の検討】

③ 5街区建物部においてエネルギー関連施設(熱源施設・水素施設)及び大規模機械式駐車場の確保

⇒ 6街区敷地が狭小・不整形である観点から、5街区・6街区建物共通に必要な機能(エネルギー関連施設、大規模機械式駐車場)は、5街区建物側にまとめて確保



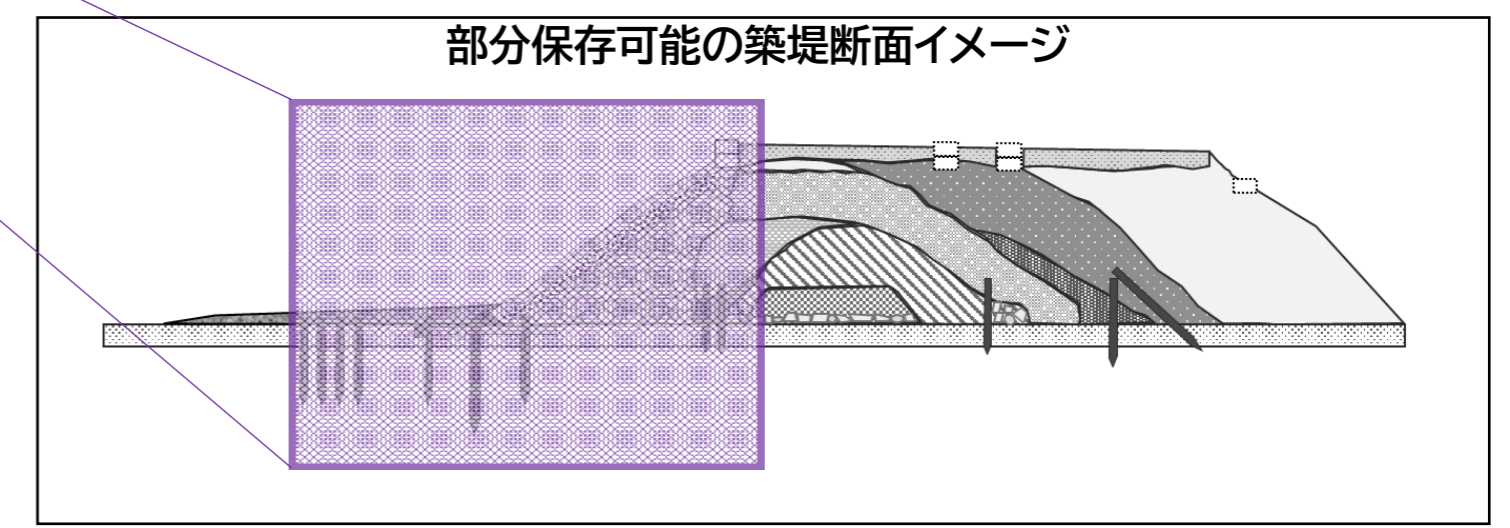
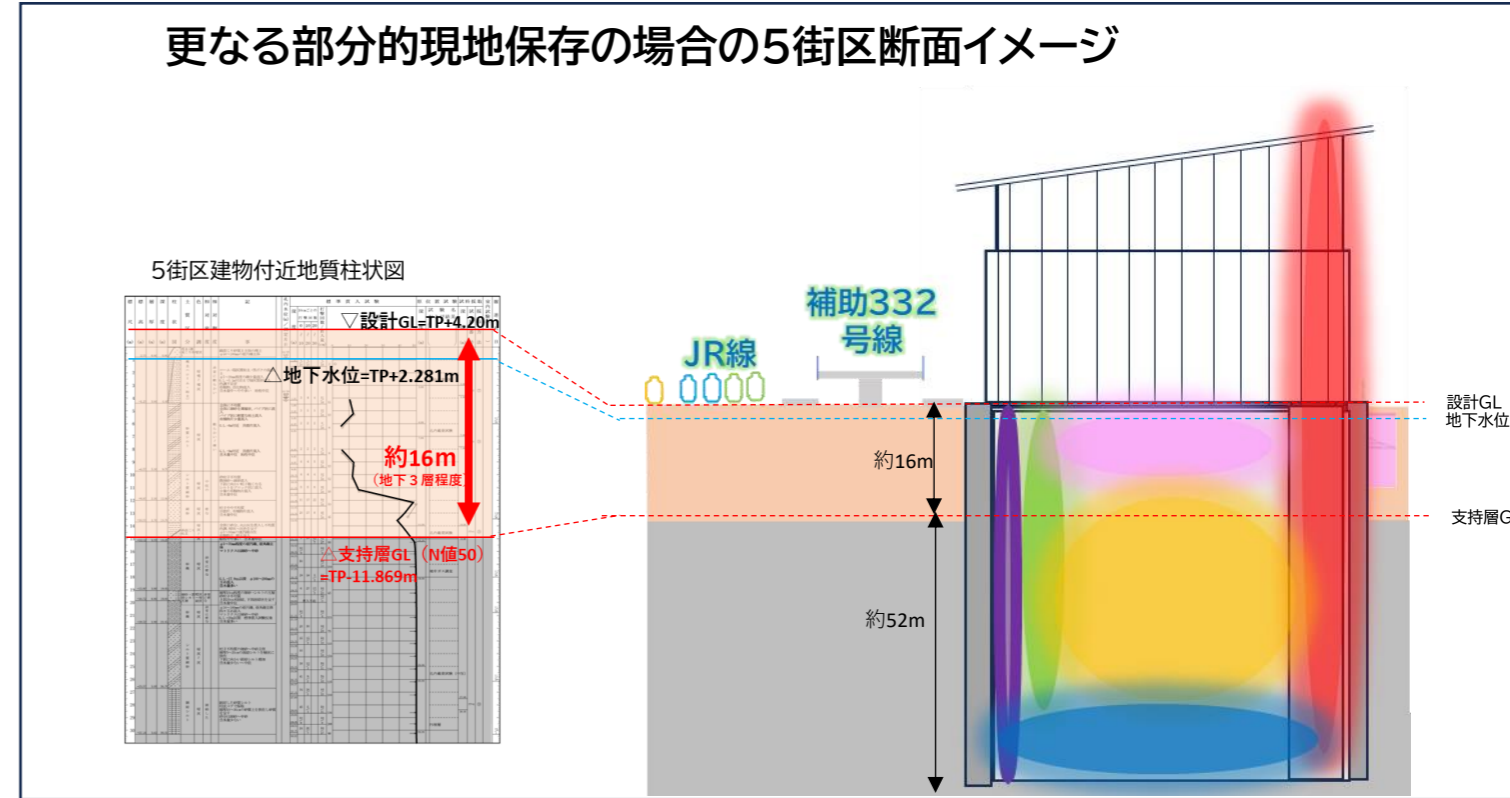
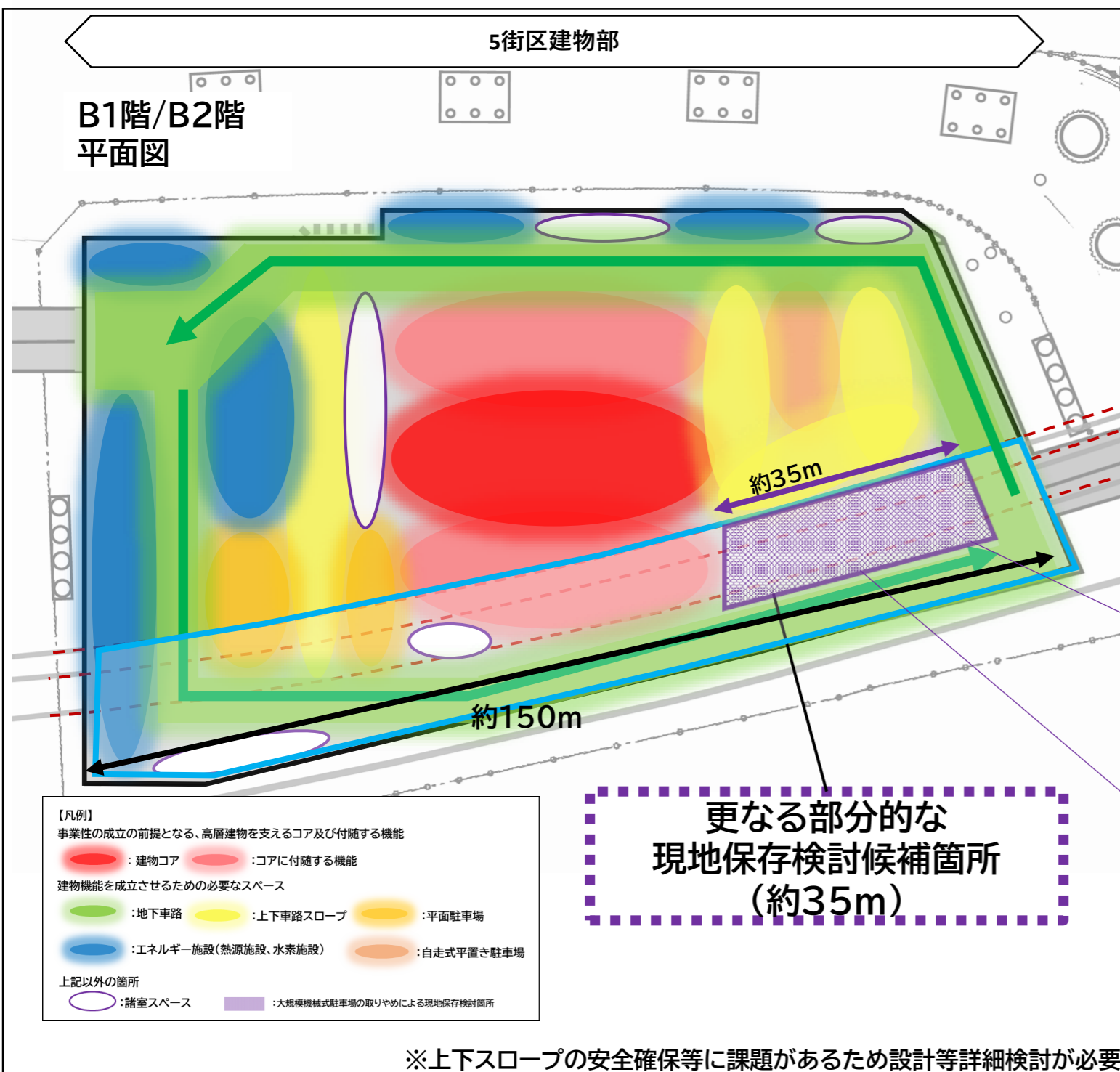
・5街区建物部、6街区建物部共に、海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部100m以上を現地保存をした場合、

①②の機能の位置・規模の確保が困難であるため建築計画が成立しない

・③のエネルギー関連施設及び大規模駐車場を5街区建物部で確保するため、5街区建物部の諸室スペース等で使用可能な面積の割合が小さい。(5街区建物部約9%、6街区建物部約19% 平均約12%)

【更なる部分的な現地保存の検討】

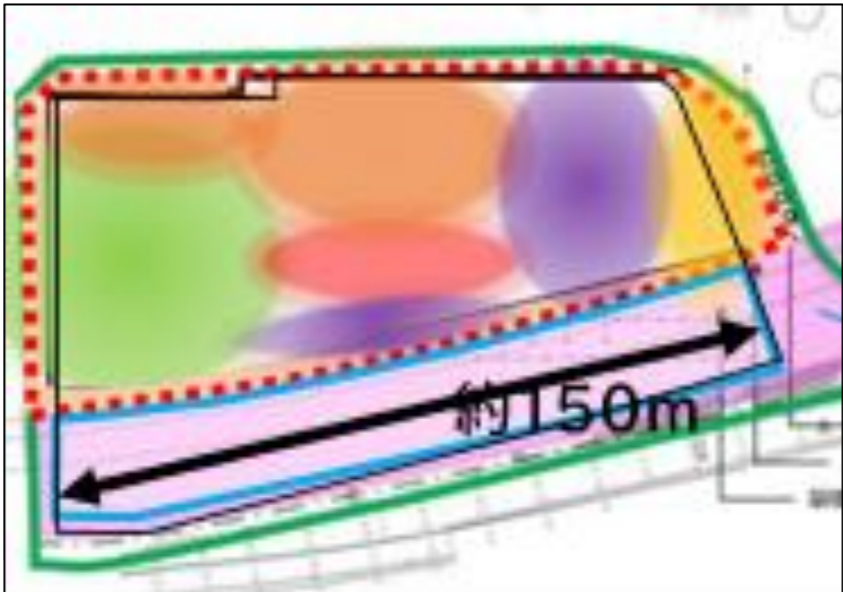
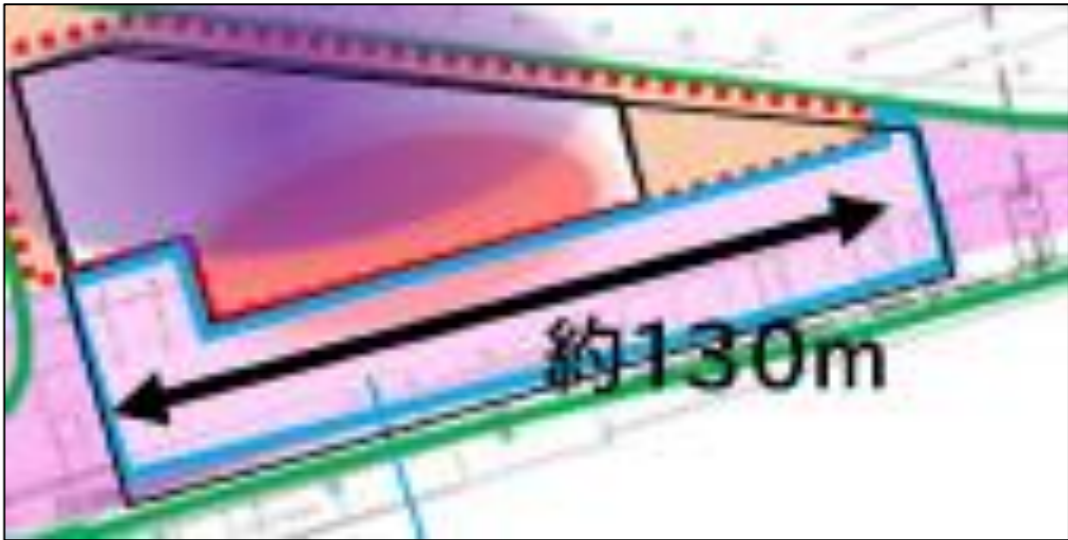
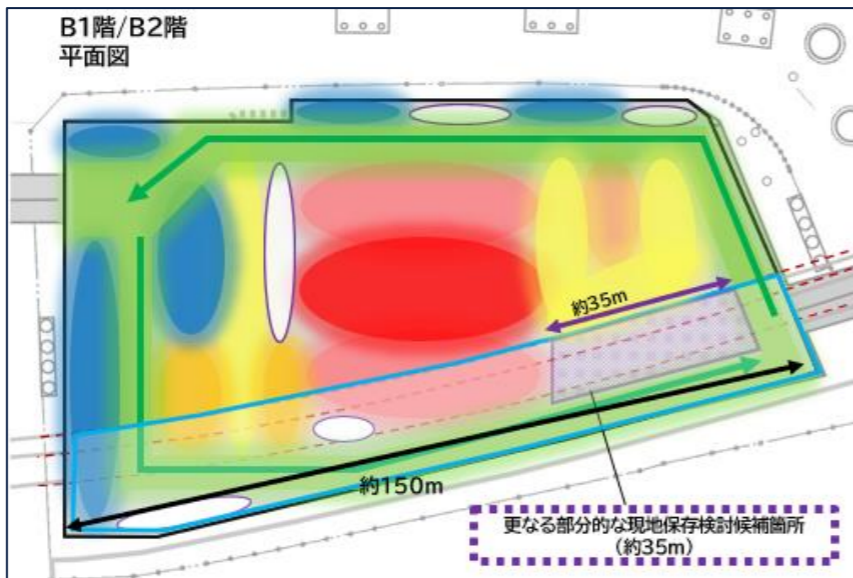
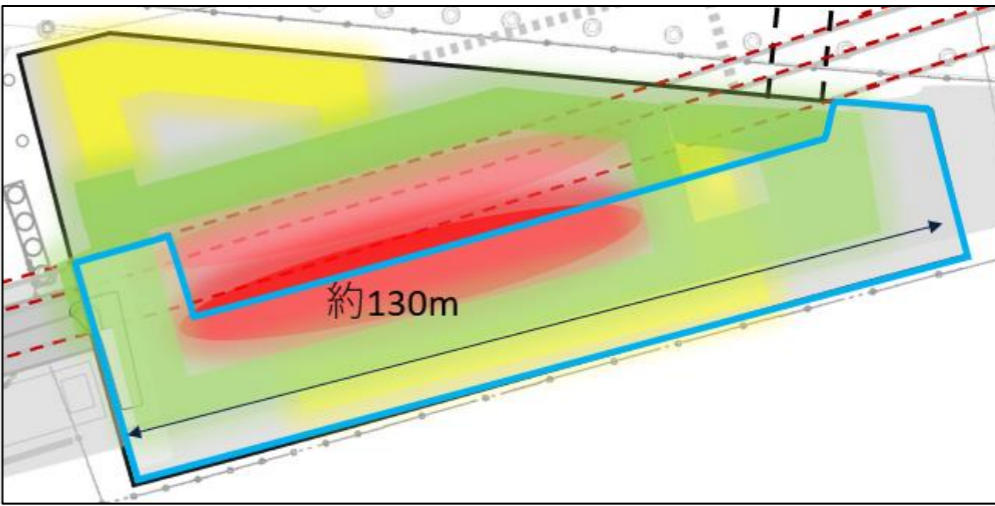
・大幅な機能の見直しが可能な大規模機械式駐車場について、自走式平面式駐車場へ代替えし、現地保存を検討



➡ ・更なる部分的な現地保存(約35m)を行った場合であっても、一般的な建築計画では採りえない大深度の建築計画となり、構造・施工上の困難性や膨大な事業費の増加ならびに工期の長期化等の観点から、開発計画が成立しない

※今後の開発計画の深度化により、変更の可能性があります

【検討のとりまとめ】

	5街区建物部	6街区建物部
第58回	 <p>築堤部約150mの現地保存の検討</p>	 <p>築堤部約130mの現地保存の検討</p>
今回	 <p>更なる部分的な現地保存(約35m)を行った場合であっても、一般的な建築計画では採りえない大深度の建築計画となり、構造・施工上の困難性や膨大な事業費の増加ならびに工期の長期化等の観点から、開発計画が成立しない</p>	 <p>高層建物を支える建物コア及び建物コアに付随する機能や建物を成立させるための車両動線等スペース(地下車路※、建物内上下フロアを繋ぐ車路スロープ、平面駐車場)の位置・規模の確保が困難であるため建築計画が成立しない</p>



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」につきまして、今般改めて「5街区建物部」「6街区建物部」において可能性を検討いたしましたが、海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する部分的な現地保存の場合、前例のない大深度の建築計画となる等により、開発計画が成立いたしません。

TAKANAWA GATEWAY CITY (1~4街区)



日本初の鉄道開業という
近代化・高度成長の礎となった地

国内・海外とを繋げ
イノベーションを生み続ける街

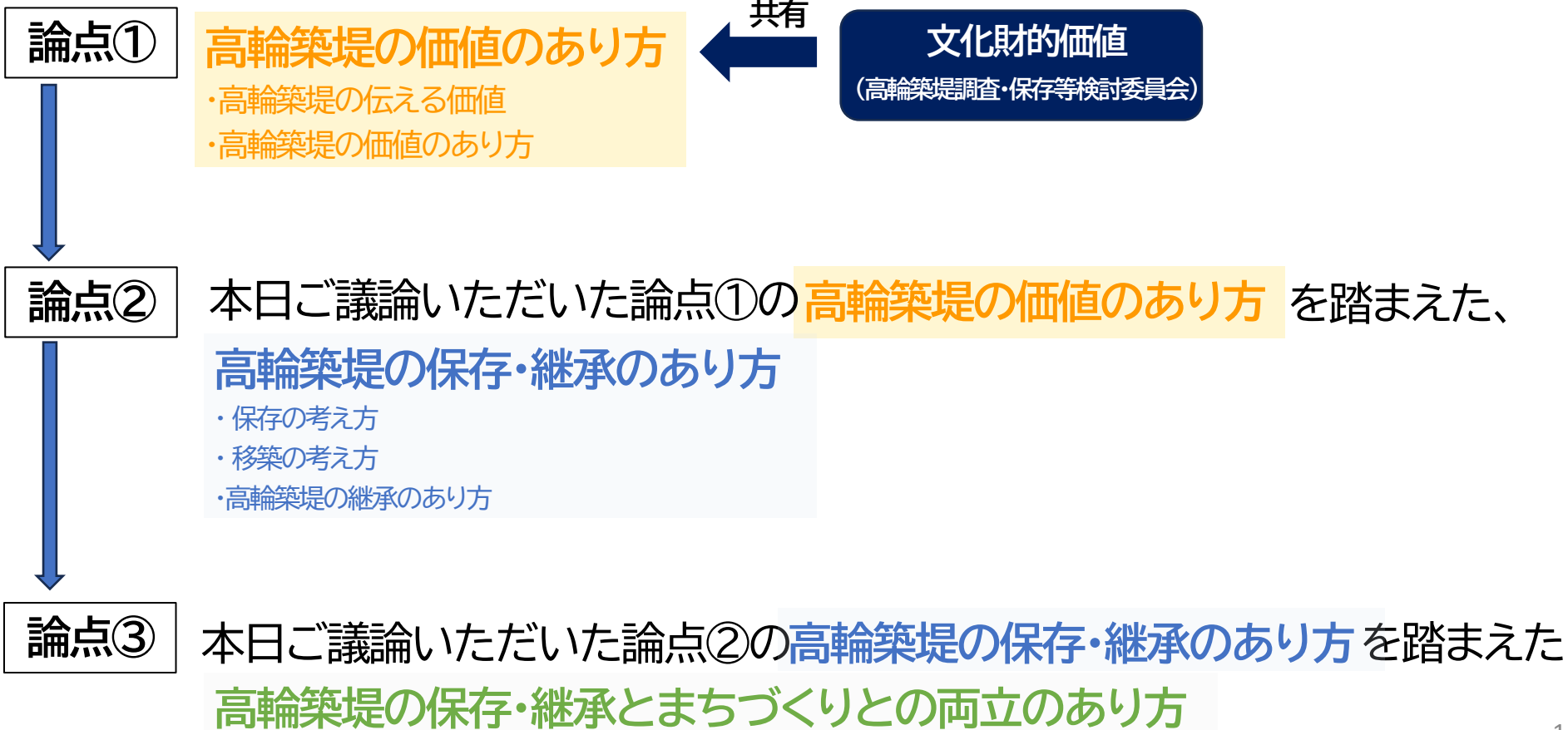
高輪築堤の保存・継承を実現するまちづくり

【非公表】

【テーマ】以下の3点について、次回以降のご助言のとりまとめに向けて、本日もご意見をいただきたい。

- ① 高輪築堤調査・保存等検討委員会からの文化財的価値の共有を受けて、**高輪築堤の価値のあり方**
- ② **高輪築堤の保存・継承のあり方**
- ③ **高輪築堤の保存・継承とまちづくりとの両立のあり方**

【ご議論の進め方】



論点① 高輪築堤調査・保存等検討委員会からの文化財的価値の共有を受けて、高輪築堤の価値のあり方について

観点：高輪築堤の価値のあり方

第16回有識者検討会議 参考資料4

① 高輪築堤の伝える価値

- ・「保存活用計画書」に定める本質的価値
- ・日本の近代化の出発点、鉄道は近代化を促進する重要な機能を果たした
- ・新橋～横浜間の29kmは、日本最初の鉄道であり、日本の近代化の出発点という観点から歴史的価値がある
- ・築堤や土台作りは日本の伝統技術によって築かれ、その上にイギリスの技術を基に鉄道が敷設された
- ・イギリスの技術が日本に本格的に導入され、現在の鉄道技術に至る連続性としての価値
- ・近代遺産、産業遺産としての価値
- ・鉄道史だけではなく、地域史においての意味
- ・土木構造物としての独自性や独特性があるというよりは、鉄道システムとして近代化に貢献した価値が高い。



② 高輪築堤の価値のあり方

- ・「日本の近代化の物語の中に高輪築堤がある」ということを未来へ伝える
- ・築堤という構造物に限定せず、ダイヤを作成する技術やソフトまで「全てを含めて鉄道を語る」
- ・150年前の史跡というだけでなく、「150年前から現在までの変遷」と、「現在から未来につなげていく」ことを俯瞰する観点を持つ
- ・「築堤を絡めた街全体のストーリーを構築する」「築堤があったというストーリー」
- ・海上築堤であったことも重要な記憶の一つ
- ・現地保存・公開する高輪築堤こそ「本物」である、と理解してもらう
- ・「希少価値を提供」し、理解してもらう



確認調査の結果・文化財的価値の共有

【第15回・第16回本検討会議における主なご意見(議事録抜粋)】

- ・文部科学大臣が国の史跡として指定しており、文化財的価値は既にあるものとする。今後は、その価値とまちづくりをどう両立させるかという議論になる。
- ・開発やまちづくりに活用されるかどうかではなく、文化財の本来の価値は不変なものであると考える。
- ・都市計画がなされているかどうかで、文化財の価値が変わるとは思わない。

高輪築堤調査・保存等検討委員会で示された「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「日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」「歴史的層性」という観点に基づいている。
- ④ 5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。高輪築堤跡の構造の多様性は構築方法の違いや構築時の工区を示すものである。また、第8橋梁及びそれともなう南北横仕切堤が含まれ、旧品川停車場につながる部分にあたる点も重要である。
- ⑤ 6街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、4街区で検出された信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。

ご助言のとりまとめに向け、『国際交流拠点・品川』における高輪築堤の価値のあり方

論点② 高輪築堤調査・保存等検討委員会からの文化財的価値の共有を受けて、高輪築堤の保存・継承等のあり方

観点：高輪築堤の継承のあり方

第16回有識者検討会議 参考資料4

① 保存の考え方

- ・基本的には「現地保存」が最善
- ・一般論での優先順位は、「現地保存→移築保存→記録保存」
- ・重要な文化財は「典型的なもの」「特徴的なもの」が選ばれ残されている
- ・高輪築堤は「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的層性」などの観点から、保存の方針を定めている

【参考】2013年9月18日開催 第19回東京都都市再生分科会資料(都市再生特別地区(品川駅北周辺地区)都市計画(案)の概要)より抜粋



② 移築の考え方

- ・都市部において、全てを残すのは現実的ではない
- ・どうしても現地に残せない場合、次善策として移築も十分に有益
- ・近くに移築する場合、同じ場所に保存するよりは下がるものの、価値はある
- ・記録保存した上で移築整備を行う信号機土台部は、文化財としてプロセスを踏んで活用していく観点で非常に高く評価できる
- ・高輪築堤は土と石と木で構成。石だけ移築する信号機土台部は、高輪築堤自体の移築とは呼べない
- ・移築により、内部構造などを見せることができる

③ 高輪築堤の継承のあり方

- ・鉄道遺産の記憶なども含めて、価値を表現できる空間を作る
- ・線的な施設があったことをデザインで可視化することで、文化的なアピールに繋げる
- ・物理的な継承のみではなく、日本の鉄道建設の起点という観点でストーリーを捉え、その意義を上手く伝えてほしい
- ・日本の鉄道が狭軌でスタートしたことが、その後、世界的に見ても革命的な鉄道のあり方として「新幹線」を生み出した
- ・築堤があったことを上手く織り込んだデザイン、海上に線路が通っていたことを想起させるデザイン
- ・築堤開業当時の雰囲気を感じる、ここにしかないデザイン
- ・高輪築堤をリスペクトしたデザイン
- ・ここを訪ねたら特別な場所だと想起できるデザインストーリーを連続させる調整や工夫
- ・築堤の「連続性」を、都市景観のなかでランドスケープ等に活かす
- ・「人に楽しんでもらい、繰り返し来てもらえる」活用・展示の実現
- ・4街区の「弧を描く鉄道らしい風景」や、「発掘当時の現場状況」等もAR・VR等で再現し、「歴史を伝える空間」を作る
- ・「仮囲い」を使って何かを表現したり「プロジェクションマッピング」を実施する



確認調査の結果・文化財的価値の共有

【第15回・第16回本検討会議における主なご意見(議事録抜粋)】

- ・現地保存は大切だが、何が何でも現地保存という論調は行き過ぎである。
- ・1～4街区は総合的判断による整理がされている。5・6街区の議論においても高輪築堤は一体のものとして議論すべきであり、1～4街区の整理の前提を覆すことはおかしい。
- ・1～4街区では開発が決まった後で築堤が見つかった。5・6街区は計画が詳細には明らかになっておらず、1～4街区に比べて検討する時間や余地があるのではないか。
- ・高輪築堤の保存に関する事務局の検討は、個人的にはこのくらいの対応になるのが自然な整理ではないかと受け止めた。
- ・地下の見えない空間に残すよりも、4街区のように物としては失われていても、同じような場所に同じような価値を感じられるように工夫されたデザインは来場者には意味のある設えである。物理的に残した部分と、記録保存をしたとしても空間として尊重しデザインした部分も、いずれも努力した結果であり、5・6街区にもできていければ、来訪者にとっては空間に築堤の手がかりを想起できることになり、とても重要なことである。
- ・付加価値を高めた箇所や工夫した箇所を含めて、まち全体として価値が出るので、資料に表現すべきである
- ・デザインは文化財の活用という意味において、とても価値がある。
- ・移築は史跡の世界では価値がないとされるが、文化財の活用の観点からは十分に価値があることである。移築するスペースがなければ石垣といった部材を例えば建物の中に活用することも、記憶としての文化財の活用として非常に価値がある。

本日ご議論いただいた、ご助言のとりまとめに向けた、『国際交流拠点・品川』における高輪築堤の価値のあり方

ご助言のとりまとめに向けた、『国際交流拠点・品川』における高輪築堤の保存・継承のあり方

論点③ 高輪築堤調査・保存等検討委員会からの文化財的価値の共有を受けて、まちづくりとの両立のあり方

観点:まちづくりのあり方

① 品川というまちの特性、品川のまちの使命

- ・国家戦略特区として日本の発展のために重要な場所
- ・広域的拠点性→日本の玄関口
- ・地区一体のエリアマネジメント

② 品川のまちと高輪築堤の関係性

【両立の観点】

- ・「国家戦略特区としての開発の公益」と、「文化財を守ることの公益」の両立
- ・一企業の利益よりも、「社会の利益」を考える都市開発
- ・「文化財の保存を十分に踏まえたうえでのまちづくり」

【築堤を活かしたまちづくりの観点】

- ・築堤を活かし、「品川全体の価値を高められるチャンス」
- ・品川地区全体の価値を高めて、「賑わい」をもたらす
- ・「文化的公共空間」を作る
- ・歴史も踏まえて、「これから先」のまちづくりを考える
- ・「過去から現在、未来に繋がる文化」として発信する

観点:これまでと今後の取組み 第16回有識者検討会議 参考資料4

【これまでの取組みについてのご評価】

- ・3街区の第7橋梁部及び2街区の公園部の2箇所について現地保存を、4街区の信号機土台部を含む約30mは移築保存をしっかりと行っている
- ・プレス発表されている様々なTAKANAWA GATEWAY CITYを拠点とした取組みは、大変印象的

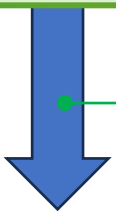
【今後の取組みに活かしていくべきこと】

- 活用・展示・デザインのあり方
- 開発計画のあり方
- 推進体制のあり方

確認調査の結果・文化財的価値の共有

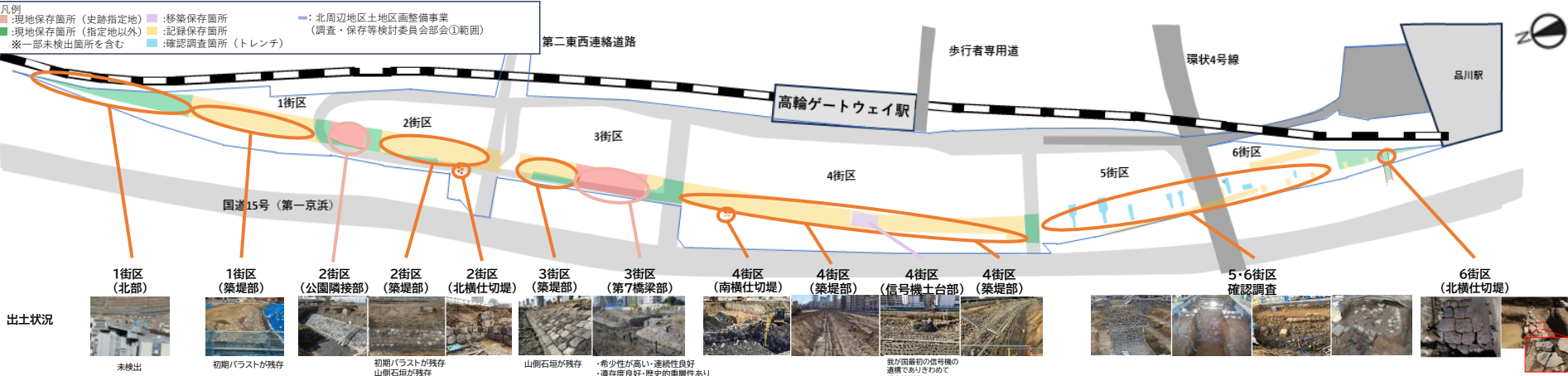
【第15回・第16回本検討会議における主なご意見(議事録抜粋)】

- ・5・6街区が1～4街区と分かれる議論になっているが、元々一体としてガイドラインを作成している。環状4号は既に工事が進み、地下の駐車場やエネルギー供給のネットワークの計画もあり、1～4街区と5・6街区を切り離して考えることはできない。
- ・公益性が高い遺構であるが、そこを開発するということも国民的な公益性という観点で非常に重要である。
- ・国際的な開発計画が部分的にはかなり進んでおり、都市計画決定もされている。これを前提に進行しているものも多く、変更は困難であろう。計画に配慮して、現実的に現地保存ができるかどうかを考えざるを得ない。残すにしても、巨額の費用が発生するのであれば、事業者としては受け入れ難い。「高輪築堤調査・保存等検討委員会」の文書にも「出発点」と記してあり、決して「終着点」ではない。プロジェクトの現実性のなかで着地点を検討し、総合的に判断しなければならない。5・6街区だけ特別な考え方を取るのではおかしい。



本日も議論いただいた、ご助言のとりまとめに向けた、『国際交流拠点・品川』における高輪築堤の保存・継承のあり方

ご助言のとりまとめに向けた、『国際交流拠点・品川』におけるまちづくりとの両立のあり方



調査・保存等検討委員会

2020年11月9日「高輪築堤の保存の方針について」
 ○「保存」を「現地保存」「移築保存」「記録保存」とする
 ○保存方針は「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的層性」などの観点から定める

2021年3月22日「高輪築堤の文化財的評価と保存の方針について」
 ○記録保存の調査を行っていく中で重要な遺構が発見された場合には移築保存もしくは現地保存を検討
 ○記録保存は、現地保存を除く部分が対象
 2021年11月10日「高輪築堤跡の調査の方針について」
 ○横仕切堤の文化財的価値は高輪築堤と同等

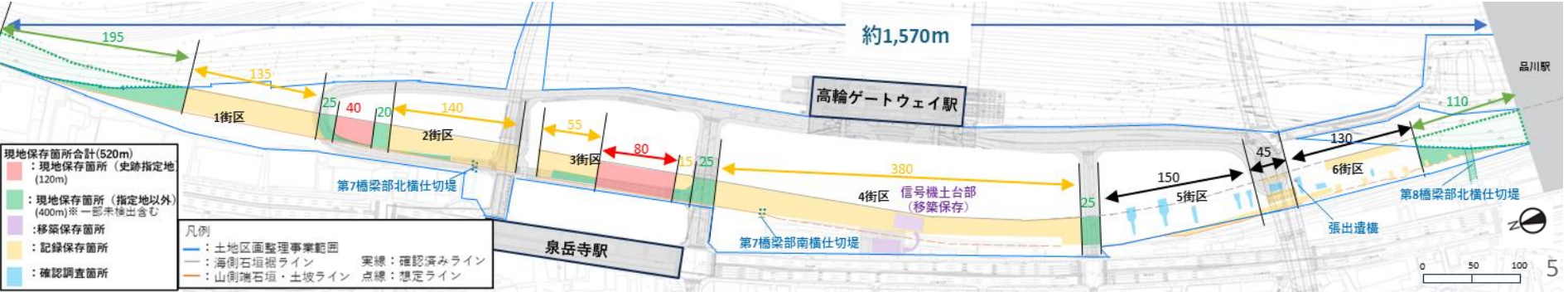
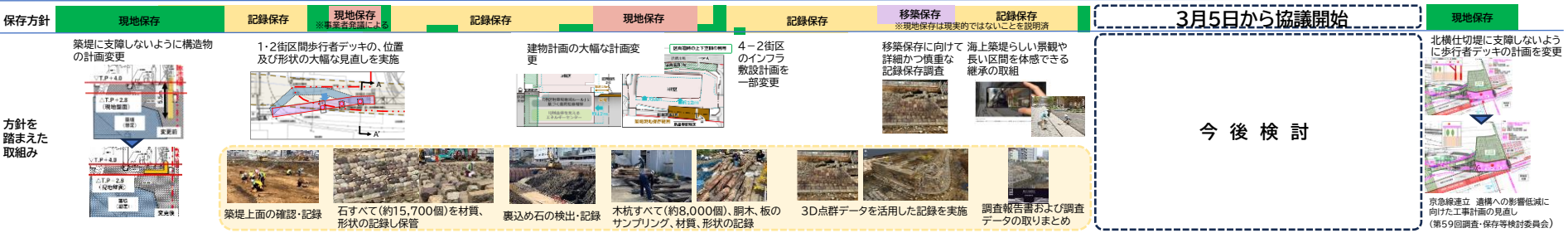
2021年3月22日「高輪築堤の文化財的評価と保存の方針について」
 ○第7橋梁橋台部約20mとの連続性から南北の築堤部約30m、合わせて約80mの遺構を現地保存

2021年3月22日「高輪築堤の文化財的評価と保存の方針について」
 ○4街区は、信号機を含む築堤跡の遺構を可能な限り長い区間を現地保存

2025年9月3日「5・6街区の高輪築堤の文化財的価値及び保護策について(3)」より抜粋
 ○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(別紙)。
 ○「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。
 ○4街区の第7橋梁南横仕切堤跡の「移築保存」について協議することとしたい。

有識者検討会議

○一般論の優先順位は、「現地保存→移築保存→記録保存」
 ○都市部において全てを現地保存するのは現実的ではない
 ○典型的なもの「特徴的なもの」を残せるならば残す



(2024年9月30日第12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より(一部修正)

観点:まちづくりのあり方

① 品川というまちの特性、品川のまちの使命

- 国家戦略特区として日本の発展のために重要な場所
- 広域的拠点性→日本の玄関口
- 地区一体のエリアマネジメント



・150年前の鉄道開業というイノベーションにより、日本の近代化・高度経済成長の礎となった「品川」
 ・国家戦略特区として、国内外との利便性が高い広域交通拠点と大規模なまちづくりによる国際ビジネス拠点の形成を推進



② 品川のまちと高輪築堤の関係性

【両立の観点】

- ・「国家戦略特区としての開発の公益」と、「文化財を守ることの公益」の両立
- ・一企業の利益よりも、「社会の利益」を考える都市開発
- ・「文化財の保存を十分に踏まえたうえでのまちづくり」

【築堤を活かしたまちづくりの観点】

- ・築堤を活かし、「品川全体の価値を高められるチャンス」
- ・品川地区全体の価値を高めて、「賑わい」をもたらす
- ・「文化的公共空間」を作る
- ・歴史も踏まえて、「これから先」のまちづくりを考える
- ・「過去から現在、未来に繋がる文化」として発信する

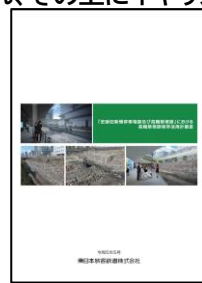
まちづくりの考え方 ~「品川開発プロジェクト」でのチャレンジ~



観点:高輪築堤の価値のあり方

① 高輪築堤の伝える価値

- ・「保存活用計画書」に定める本質的価値
- ・日本の近代化の出発点、鉄道は近代化を促進する重要な機能を果たした
- ・新橋～横浜間の29kmは、日本最初の鉄道であり、日本の近代化の出発点という観点から歴史的価値がある
- ・築堤や土台作りは日本の伝統技術によって築かれ、その上にイギリスの技術を基に鉄道が敷設された
- ・イギリスの技術が日本に本格的に導入され、現在の鉄道技術に至る連続性としての価値
- ・近代遺産、産業遺産としての価値
- ・鉄道史だけではなく、地域史においての意味
- ・土木構造物としての独自性や独特性があるというよりは、鉄道システムとして近代化に貢献した価値が高い。



② 高輪築堤の価値のあり方

- ・「日本の近代化の物語の中に高輪築堤がある」ということを未来へ伝える
- ・築堤という構造物に限定せず、ダイヤを作成する技術やソフトまで「全てを含めて鉄道を語る」
- ・150年前の史跡というだけでなく、「150年前から現在までの変遷」と、「現在から未来につなげていく」ことを俯瞰する観点を持つ
- ・「築堤を絡めた街全体のストーリーを構築する」「築堤があったというストーリー」
- ・海上築堤であったことも重要な記憶の一つ
- ・現地保存・公開する高輪築堤こそ「本物」である、と理解してもらう
- ・「希少価値を提供」し、理解してもらう

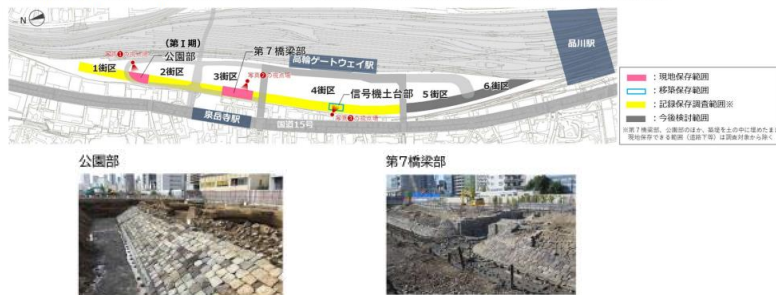


観点:高輪築堤の継承のあり方

① 保存の考え方

- ・基本的には「現地保存」が最善
- ・一般論での優先順位は、「現地保存→移築保存→記録保存」
- ・重要な文化財は「典型的なもの」「特徴的なもの」が選ばれ残されている
- ・高輪築堤は「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的層着性」などの観点から、保存の方針を定めている

【参考】2021年9月18日開催 第19回東京都都市再生分科会資料(都市再生特別地区(品川駅北周辺地区)都市計画(素案)の概要)より抜粋



② 移築の考え方

- ・都市部において、全てを残すのは現実的ではない
- ・どうしても現地に残せない場合、次善策として移築も十分に有益
- ・近くに移築する場合、同じ場所に保存するよりは下がるものの、価値はある
- ・記録保存した上で移築整備を行う信号機土台部は、文化財としてプロセスを踏んで活用していく観点で非常に高く評価できる
- ・高輪築堤は土と石と木で構成。石だけ移築する信号機土台部は、高輪築堤自体の移築とは呼べない
- ・移築により、内部構造などを見せることができる

③ 高輪築堤の継承のあり方

- ・鉄道遺産の記憶なども含めて、価値を表現できる空間を作る
- ・線的な施設があったことをデザインで可視化することで、文化的なアピールに繋げる
- ・物理的な継承のみではなく、日本の鉄道建設の起点という観点でストーリーを捉え、その意義を上手く伝えてほしい
- ・日本の鉄道が狭軌でスタートしたことが、その後、世界的に見ても革命的な鉄道のあり方として「新幹線」を生み出した
- ・築堤があったことを上手く織り込んだデザイン、海上に線路が通っていたことを想起させるデザイン
- ・築堤開業当時の雰囲気わかる、ここにしかないデザイン
- ・高輪築堤をリスペクトしたデザイン
- ・ここを訪ねたら特別な場所だと想起できるデザインストーリーを連続させる調整や工夫
- ・築堤の「連続性」を、都市景観のなかでランドスケープ等に活かす
- ・「人に楽しんでもらい、繰り返し来てもらえる」活用・展示の実現
- ・4街区の「弧を描く鉄道らしい風景」や、「発掘当時の現場状況」等もAR・VR等で再現し、「歴史を伝える空間」を作る
- ・「仮囲い」を使って何かを表現したり「プロジェクションマッピング」を実施する



観点:これまでと今後の取組み

【これまでの取組みについてのご評価】

- ・3街区の第7橋梁部及び2街区の公園部の2箇所について現地保存を、4街区の信号機土台部を含む約30mは移築保存をしっかりと行っている
- ・プレス発表されている様々なTAKANAWA GATEWAY CITYを拠点とした取組みは、大変印象的

【今後の取組みに活かしていくべきこと】

- 活用・展示・デザインのあり方
- 開発計画のあり方
- 推進体制のあり方

(2024年9月30日第12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より(一部修正)

これまでの主な意見(第⑥回〜第⑫回)

観点	まちづくりのあり方 (「品川」というまちの特性と使命)	高輪築堤の価値のあり方 (文化財としての位置づけ)
	<p>【品川というまちの特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 品川は近接する羽田空港のさらなる国際化や、リニア中央新幹線の発着駅になるなど、広域的拠点性が高まる稀有な場所。 今後は東京駅よりも品川駅が、日本の玄関口としての重要性を増していくのではないかと。 <p>【品川のまちの使命】</p> <ul style="list-style-type: none"> 国家戦略特区として、今後の日本の発展のために極めて重要で戦略的な場所である。 品川周辺のまちづくりは日本社会、経済の中で重要な意味を持つ、時間をかけて進められた一大プロジェクトである。 地区一体のエリアマネジメントの仕組みづくりも考えられると良い。 品川の再開発に際して、国家戦略的な観点で日本の社会において意味のある機能や、都市にとって非常に重要な防災などの公共性の高い機能を持たせていくことは重要である。 <p>(参考)</p> <p>【国家戦略特別区域の定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際的な経済活動の拠点の形成に資する事業を実施することにより、我が国の経済社会の活力の向上及び持続的発展に相当程度寄与することが見込まれる区域として政令で定める区域 (国家戦略特別区域法第2条) <p>【都市再生緊急整備地域の定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令で定める地域 (都市再生特別措置法第2条) 	<p>【「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡保存活用計画書」における高輪築堤跡の本質的価値】 (国指定史跡としての本質的価値)</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> 史跡の本質的価値は世界遺産でいうOUV (Outstanding Universal Value)にあたり、非常に重要である。保存活用計画とこの会議での議論内容は概ね整合しており、引き続き連動していけると良い。 指定地だけが計画対象になっていないことが重要。指定地周辺の地域を含めて計画対象区域を定めていることが特徴。 指定地だけでなく幅広く捉えて、価値も含めていけることが、この保存活用計画の中心的な内容である。 <p>○日本近代化における重要な鉄道建設</p> <ul style="list-style-type: none"> 品川は東京の中心というわけではない。日本の近代化の出発点として、築堤を絡めた街全体のストーリーをしっかりと構築することが重要。 鉄道の世界遺産の一つである「三池炭鉱専用鉄道」は、産業革命の大きなストーリーの中での位置付けとして選定されたものであって、土木構造物そのものとしての価値で選定されたものではない。高輪築堤についても我が国最初の鉄道という歴史的価値が高いと思われるが、土木構造物としての価値は議論の余地がある。 「三池炭鉱専用鉄道」は、一つのストーリーを繋ぐ「システムの一つ」として鉄道も評価され、世界遺産に至ったというのが当時の実情。 富岡製糸場は当時のものが全てそのまま残っている一方、鉄道は29kmの一部分しか残っていないところが大きな相違点である。高輪築堤は皇居の石積みと比較しても、土木構造物として独自性や独特性があるとは考えにくく、むしろ鉄道システムとして近代化に貢献した価値が高いと思われる。 日本の近代化の物語の中に高輪築堤がある、ということを未来へ伝えて欲しい。全て残せなかったとしても、築堤の連続性を都市景観のなかでランドスケープ等に活かすまちづくりが実現できると良い。 <p>○新橋・横浜間以降、我が国鉄道網整備の基礎となった路線</p> <ul style="list-style-type: none"> 石垣だけではなく、新橋〜横浜間が日本の鉄道の出発点だという事実により、高輪築堤の歴史的価値が更に高まる。 「150年前の史跡」というだけではなく、150年前から現在までの変遷と、現在から未来にどのようにつなげていくのか、俯瞰する観点を持ると良い。

高輪築堤の継承のあり方 (文化財の保存・公開方法)
<p>【現地保存の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本的には現地保存が可能であれば最善だが、様々な状況もあり、次善の策として移築保存も考えられる。 ・5・6街区は基本的に「現地保存ができるかどうか」というところからの検討が必要。 ・どうしても現地に残せない場合は、移築も十分に有益であると考えを変えていかなければならないと思う。移築後に世界遺産になった遺跡もある。但し、移築する際には復元が正確でなければ価値を損なう。 ・信号機土台部の移築については、近い場所に移築する場合、同じ場所に保存するよりは下がるもの、価値はある。 ・一般論では、現地保存→移築保存→記録保存という優先順位だが、実際に移築保存する価値があるかは、現地の具体的な状況に即して選択する方が良い。 ・埋蔵文化財の史跡指定を土地と切り離して考えることは難しい。一方、現地保存が難しい場合は記録保存して後世に残していくという考え方もある。信号機土台部は記録保存した上で移築整備と整理されており、いわゆる指定文化財の形ではないものの、文化財としてプロセスを踏んで活用していくという観点で非常に高く評価している。 ・都市部の開発と史跡の共存のケースにおいて、移築により価値がなくなるという考え方は、柔軟に取り扱ってもらいたい。記録保存だとドキュメントがあればよく、モノが残らないケースもあり、制度的にも、移築を積極的に捉えることが文化財保護と活用の観点から良いことだと考える。 ・高輪築堤は土と石と木であり、信号機土台部は石だけの移築のため、高輪築堤自体の移築とは呼べない。現地保存では断面を見られないが、移築により内部構造などを見せることができるというも一つの方法である。 <p>(参考) 高輪築堤の保存の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・確認された高輪築堤の遺構について、「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」などの観点から、保存の方針を定めた。(第2回高輪築堤調査・保存等検討委員会・資料2) <p>・3街区の第7橋梁部(約80m分)及び2街区の公園部(約40m分)の2箇所について現地保存、4街区の信号機土台部を含む約30mは移築保存をしっかりと行っている。</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>【継承の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・史跡だけでもたくさんの価値が共存し、それらを全て保存するのは難しい。何を守り、未来に伝えるのかを示すことが答えになると思う。 ・重要文化財は時代を代表する典型的なもの・特徴的なものが選ばれて残されている。 ・都市部において全てを残すのは現実的ではない。世界遺産では「プレゼンタティブ(代表性)」という考え方で、複数の類似遺産がある場合は、最も典型的で保存の良いものを残している。どこをどのような観点で選定して残せるものを残すのか、価値の考えを整理することが望ましい。 ・文化財継承においては、モノだけでなく人も大事という考え方になっている。価値を維持しつつ、人に楽しんでもらい、繰り返し来てもらえる活用・展示が実現できると良い。 ・ハード(モノ)だけの保存では、限られた人だけにしかアピールできないのではないかと。ソフトとして、鉄道遺産の記憶なども含めて価値を表現できる空間を作っていけると良いと思う。

これまでと今後の取組み (活かしていくべきこと)
<p>【これまでの取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保存活用計画のプレスを見たが、事業者として現地保存や公開にしっかりと取り組んでいることが理解できた。 ・品川駅を中心にしっかりと開発が進められているなかで、文化遺産を保存・活用する際に重要なことは、日本の方だけではなく外国の方にも見ってもらうことではないかと。 ・「外国の方も含めて多くの方に長く親しみを持っていただける保存や展示を考える」ことが大事で、引き続きその方向での取組みをお願いしたい。 ・プレス発表されている様々なTAKANAWA GATEWAY CITYを拠点とした取組みは、大変印象的なもので素晴らしいと思う。

⑥⇒ 第6回会議・2023年6月20日 ⑦⇒ 第7回会議・2023年8月22日
 ⑧⇒ 第8回会議・2023年10月23日 ⑨⇒ 第9回会議・2023年12月25日
 ⑩⇒ 第10回会議・2024年3月12日 ⑪⇒ 第11回会議・2024年6月10日
 ⑫⇒ 第12回会議・2024年9月30日

観 点	まちづくりのあり方 (「品川」というまちの特性と使命)	高輪築堤の価値のあり方 (文化財としての位置づけ)	高輪築堤の継承のあり方 (文化財の保存・公開方法)	これまでと今後の取組み (活かしていくべきこと)
<p>【品川のまちと高輪築堤の関係性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・築堤出土以前から、品川の開発では「文化的公共空間」を作ることを検討していた。これに築堤を活かし、品川全体の価値を高められるチャンスと捉えてほしい。 ・築堤出土で付加価値が高まった文化創造棟の活用によって、品川地区全体の価値を高めて、賑わいをもたらしたい。 ・国家戦略特区としての品川における開発の公益と、文化財を守ることの公益の2つが存在する。この2つの公益を比較検討するため、事業者より品川における開発から得られる利益、公益の説明を頂きたい。 ・築堤を残す、残さないという対立議論ではなく、品川全体で「継承と革新」を両立するためどのような工夫が必要か、という議論が必要ではないか。 ・「まちづくりと文化財のあり方」というテーマは、「文化財の保存を十分に踏まえたうえでまちづくりのあり方」という方が相応しいのではないかと。 ・開発と文化財の保護をいかに両立させるか、どのように考えていくのかについて、さらに具体的な計画を提示してほしい。 ・単にJR東日本のプロジェクトというだけでなく、日本にとってこの地区の開発が非常に大きな公益性を持っている。文化財保護も公益目的で考えるべきであり、都市の開発も一企業の利益よりも社会の利益をどう考えるかという観点で考える必要がある。 ・人が多く流れ界隈性を持った地域になることが重要。高輪築堤は人の流れの中、歴史との接点という意味で大きな意味と価値を持つ。地域史という観点も取り込み、現代・近代・歴史が重なって実感されるような地域づくりを念頭に置いてもらいたい。 ・これから先のまちづくりを考えていく上では歴史についても踏まえていく必要がある。 ・文化の発信は多義的である。高輪築堤も、ただ過去のものとするのではなく、過去から現在、未来に繋がる文化として発信することが重要。 	<p>○イギリス人技師の指導のもとに建設された鉄道</p> <p>○鉄道技術向上の基礎となった新橋・横浜間建設</p> <p>○西欧の鉄道技術と江戸時代以来の土木技術により造営された築堤</p> <p>○明治初期の土木技術を示す重要な遺構</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高輪築堤を含めた29kmの鉄道はイギリスの技術と日本の技術によって作られている点、イギリス人技師が日本の技術者を育成した点を十分に調査し、説明・展示等ができることと良い。 ・イギリスの技術が日本に本格的に導入された例として、高輪築堤の特徴のひとつであることに土木構造物としての価値があると考える。現在の鉄道技術に至る歴史的な連続性にも価値があり、上手く表現できると良い。 ・近代遺産として、産業遺産としての価値を整理のうえで、高輪築堤のどのような価値を残すかが重要。現地保存をしている時点で、土木構造物としての価値は尊重されている。 ・鉄道の歴史からすると、築堤という構造物に限定せず、例えばダイヤを作成する技術からソフトまで、鉄道の仕組み全てを含めて語ると良い。 <p>○海上に鉄道を走らせるために建設された鉄道敷</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新しく作られるもののなかに、ストーリーとして築堤があったことを上手く織り込んだデザインが望ましい。線路を遠くまで見通せること、海上に線路が通っていたことがデザインとして重要。「継承と革新」を表現してほしい。 ・築堤開業当時の雰囲気がわかるここにしかないデザインであってほしい。高輪築堤の錦絵は、ストリートファニチャーなどで工夫して再現できるのではないか。海上築堤であったことも重要な記憶の一つであり、それをどう表現するかの工夫があると良い。 <p>○水運と陸運の結節点に建設された築堤の橋梁</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水運と陸運の結節点などが地域史の中核となるが、築堤を作った以後も荷上場として活用されたほかに、養殖場として、伊豆の物産を集めて商売を行ったりと、様々な使われ方をしていたようである。 <p>○鉄道の建設から開業、複線化、3線化する路線の変遷をたどることのできる遺構</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東海道との間をつなぐ南北の仕切堤があったことや、東海道側に車町の河岸機能の維持のために第7橋梁を通舟できるように作った経緯から、鉄道史だけではなく、地域史においてもの意味もある。 ・可能な範囲で現地保存のうえ公開する高輪築堤こそ本物であると理解してもらうことや、その希少価値を提供し理解してもらうことが望ましい。 <p>※「保存活用計画書」に記載の無い観点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モノにまつわる記憶や自然景観等も含めて全体をいかに扱うかを考える潮流になってきている。この動きの中で生まれてきたものに自然と文化を連携して考える文化的景観がある。 	<p>【様々な継承方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・完全な保存が行えない場合も、残る記憶を建築・通路デザイン等で表現することや、AR・VR等を活用した歴史を伝える空間作りが肝要。 ・ARは考古学の遺跡でも使われる。例えば、4街区の弧を描く鉄道らしい風景や、発掘当時の現場状況等もARで再現して見られるようにできると良い。 ・展示や説明はARだけではなく、多様なソフトを組み合わせて、現場でも対応できる工夫をしてほしい。 ・日本の近代化の物語の中に高輪築堤がある、ということを未来へ伝えて欲しい。全て残せなかったとしても、築堤の連続性を都市景観のなかでランドスコープ等に活かすまちづくりが実現できると良い。 ・それぞれの街区をデザインで繋ぎ共有化する取組みとして、通り(デッキ等)を活用して線的な施設があったことをデザインで可視化したり、築堤があたかも地表に表出しているようなデザインの工夫をしたりして、文化的なアピールに繋げることが出来る。 ・日本初の鉄道に狭軌を採用した歴史的背景を様々な場所で語り、床面のデザインにも活かしてほしい。できるだけ線路のデザイン上には物を置かない方が良い。 ・新しく作られるまちなかに、ストーリーとして築堤があったことを上手く織り込んだデザインが望ましい。線路を遠くまで見通せること、海上に線路が通っていたことがデザインとして重要。「継承と革新」を表現してほしい。 ・築堤開業当時の雰囲気がわかるここにしかないデザインであってほしい。高輪築堤の錦絵は、ストリートファニチャーなどで工夫して再現できるのではないか。海上築堤であったことも重要な記憶の一つであり、それをどう表現するかの工夫があると良い。 ・4街区以外でも高輪築堤をリスペクトしたデザインを考えてほしい。 ・訪れた人に「なるほど、このような表現もできるのね」と感じてもらえることが、この場所をリスペクトすることになる。そのようなデザインは様々な方々に評価されるだろう。 ・ここを訪ねたら特別な場所だと想起できるデザインを検討してほしい。どこにでもあるような情景では面白みがなく、誰も来ない場所になってしまう。 ・せっかく遺跡から発掘された石を床石等に転用しても、説明が無いとそれが何か理解されにくい点が難しい。見た人に伝える工夫が必要である。 ・来場者が石の使われ方を見て、当時の石垣と思っていただけかが重要。 ・4街区と3街区の間の道路横断部の仕上げ等で、築堤が北側に繋がるデザインができると良い。ストーリーを連続させるべく、敷地の外の部分との調整や工夫をしてもらいたい。 ・仮囲いを使って何かを表現したり、プロジェクションマッピングを実施するなど、上手く活用していけると良い。 ・発掘現場が今のまちにつながったということが分かるようにAR等で体験できると良い。 	<p>【今後の取組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高輪では、ここが日本の近代化の出発点であることを明示し、新橋～横浜間における歴史の全体像を説明・展示する方が、一般の方々の理解を得られるのではないかと。 ・鉄道博物館や旧新橋停車場等と連携した展示を行うことで、全体として理解を深められるようにすると良い。 ・錦絵を展示する際は、現在の位置を示す解説があることと良い。 ・誰もが愛せる、話ができる保存や展示、賑わいづくりが重要。保存当初は注力できても、50年、100年と継続的に活用するのは大変。コミュニティ全体が史跡を大切にする仕掛けづくりも大切。 ・東京都や港区と相談し、発掘調査の進捗を報告したい。 ・5・6街区は部分的な調査を実施中。開業期の海側の石垣が1～4街区に比べて非常に高い位置で確認され、遺存状態が良いと想定される。 ・5・6街区は基本的に「現地保存ができるかどうか」というところからの検討が必要。 ・発掘調査の報告から5・6街区での築堤の場所がほぼ確定してきており、1～4街区とは異なって「築堤があること」を踏まえた基本計画ができるのではないかと。 ・国家戦略に相応しい将来の計画と、歴史を継承する保存計画とのシナジーを図る観点で、それらが十分に表現されている説明ができると良い。 ・物語のスタートに築堤があったということが今の開発に至っている。どういうデザインなら良いのか、しっかり検討してもらいたい。 ・「これからの日本の成長を牽引する」にあたり、産官学のうち、官の協力も得ないといけない。港区だけではなく東京都、日本政府に応援や協力をしっかり行ってもらいたい。 	

これまでの主な「意見」第⑥回～第⑫回

⑥⇒ 第6回会議・2023年6月20日	⑦⇒ 第7回会議・2023年8月22日
⑧⇒ 第8回会議・2023年10月23日	⑨⇒ 第9回会議・2023年12月25日
⑩⇒ 第10回会議・2024年3月12日	⑪⇒ 第11回会議・2024年6月10日
⑫⇒ 第12回会議・2024年9月30日	

第15回本検討会議における「5・6街区の高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくり」に係る主なご意見

観点	まちづくりのあり方 (「品川」というまちの特性と使命)	高輪築堤の価値のあり方 (文化財としての位置づけ)	高輪築堤の継承のあり方 (文化財の保存・公開方法)	これまでと今後の取組み (活かしていくべきこと)
主なご意見(第15回)	<p>・国際的な開発計画が部分的にはかなり進んでおり、都市計画決定もされている。これを前提に進行しているものも多く、変更は困難であろう。計画に配慮して、現実的に現地保存ができるかどうかを考えざるを得ない。残すにしても、巨額の費用が発生するのであれば、事業者としては受け入れ難い。「高輪築堤調査・保存等検討委員会」の文書にも「出発点」と記しており、決して「終着点」ではない。プロジェクトの現実性のなかで着地点を検討し、総合的に判断しなければならない。5・6街区だけ特別な考え方を取るのではおかし。</p> <p>・5・6街区が1～4街区と分かれる議論になっているが、元々一体としてガイドラインを作成している。環状4号は既に工事が進み、地下の駐車場やエネルギー供給のネットワークの計画もあり、1～4街区と5・6街区を切り離して考えることはできない。</p>	<p>・文部科学大臣が国の史跡として指定しているため、文化財的価値は既にあるものとする。今後は、その価値とまちづくりをどう両立させるかという議論になる。</p> <p>・開発やまちづくりに活用されるかどうかではなく、文化財の本来の価値は不変なものであると考える。世界的に見ても、日本国内的に見てもその説明では筋が通らない。</p> <p>・保護の観点からは現状保存が第一、というのが大きなスタンスであり、保護基準が異なることはない。建築計画の有無の話であり、建築計画の変更によって保護が図れるのであれば協議を行っていただく手順もあり得る。</p> <p>・都市計画がなされているかどうかで、文化財の価値が変わるとは思わない。</p> <p>・デザインは文化財の活用という意味において、とても価値がある。</p> <p>・移築は史跡の世界では価値がないとされるが、文化財の活用の観点からは十分に価値があることである。移築するスペースがなければ石垣といった部材を例えば建物の中に活用することも、記憶としての文化財の活用として非常に価値がある。</p>	<p>・1～4街区では開発が決まった後で築堤が見つかった。5・6街区は計画が詳細には明らかになっておらず、1～4街区に比べて検討する時間や余地があるのではないかと、という認識である。現実として、ここまでの整理内容で良かったものと考えている。</p> <p>・代表的な部分として、第7橋梁部を残してもらいたい大変ありがたい。一方、1～4街区の現地保存箇所では海上築堤らしい連続性をあまり感じられない。</p> <p>・「高輪築堤調査・保存等検討委員会」では「検討にあたっては現地保存を出発点としたい」という考えとのことだが、5・6街区で追加現地保存が必要かどうかを、いっとういう形で決めていくのか。今後の手順や結論がいつ頃になるのかを教えてください。</p> <p>→事業者と「高輪築堤調査・保存等検討委員会」の両方の意見をもとに、文化庁として価値判断を行いたい。</p> <p>・「高輪築堤調査・保存等検討委員会」の議論内容を踏まえることは本検討会議の前提であり、本検討会議でも過去14回議論を行い、1～4街区は総合的判断による整理がされている。5・6街区の議論においても高輪築堤は一体のものとして議論すべきであり、1～4街区の整理の前提を覆すことはおかし。</p> <p>・現地保存は大切だが、何が何でも全て現地保存ということではなく、現地保存するだけの価値があるかどうかを「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で十分に議論してもらいたい。何が何でも現地保存という論調は行き過ぎである。</p> <p>・「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で、開発と保存のせめぎあいの部分を議論するのは難しいのではないかと、最終的に開発と保存の落としどころは行政と事業者の話し合いになり、それを見ていくのはどこか。この検討会議か、「高輪築堤調査・保存等検討委員会」に押し付けるのは少し違うだろうと思う。</p> <p>・高輪築堤をどれだけ残せるか、そのためにどのようなことができるか、について良く整理された資料である。これをもとに「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で議論されると思うが、高輪築堤の保存に関する事務局の検討は、個人的にはこのくらいの対応になるのが自然な整理ではないかと受け止めた。</p>	<p>・地下の見えない空間に残すよりも、4街区のように物としては失われていても、同じような場所に同じような価値を感じられるように工夫されたデザインは来場者には意味のある設えである。物理的に残した部分と、記録保存をしたとしても空間として尊重しデザインした部分も、いずれも努力した結果であり、来訪者にとって築堤の手がかりを想起させるため重要である。それが5・6街区にもできていければ、来訪者にとっては空間に築堤の手がかりを想起できることになり、とても重要なことである。</p> <p>・付加価値を高めた箇所や工夫した箇所を含めて、まち全体として価値が出るので、資料に表現すべきである。</p>

2025年10月7日

東日本旅客鉄道株式会社

国際都市 TOKYO の未来を拓く、広域品川圏の共創まちづくりが本格始動！

～2026年3月28日 TAKANAWA GATEWAY CITY / OIMACHI TRACKS がグランドオープン～

- JR 東日本グループは、浜松町駅から大井町駅間の東京南エリアを「広域品川圏（Greater Shinagawa）」と位置づけ、グローバル都市間競争において、このエリア一体で国際都市東京の未来を拓き、東京の新たな魅力・価値向上（バリューアップ）を創出する共創型都市エリア戦略を展開します。
- 2026年3月28日（土）に、国際交流拠点「TAKANAWA GATEWAY CITY」がグランドオープン、都市生活共創拠点「OIMACHI TRACKS」がまちびらき、「広域品川圏」の共創まちづくりが本格始動します。
- 「広域品川圏」は、各駅のえきまち開発を点ではなく、エリアとして一体で捉え、2030年代半ばまでには、当社グループ保有ビルの床面積約150万㎡、営業収益約1,000億円超/年の事業展開を視野に構想しています。

1. 「広域品川圏（Greater Shinagawa）」の都市戦略

東京南エリアは、羽田空港の国際化やリニア中央新幹線の整備、羽田アクセス線(仮称)・東山手ルートの開通等により、さらなる交通基盤の進化が計画され、国際都市東京のグローバルビジネスゲートウェイとしての役割が期待されています。

JR 東日本グループは、広域品川圏において、様々な関係者と共創し、「えきまち一体開発」を連鎖的に推進しており、このエリアが国際都市東京の未来を拓き、東京の新たな魅力・価値向上を創出する共創型都市エリア戦略を展開していきます。本まちづくりは、様々な関係の皆様からのご理解・ご支援のもとで進めています。

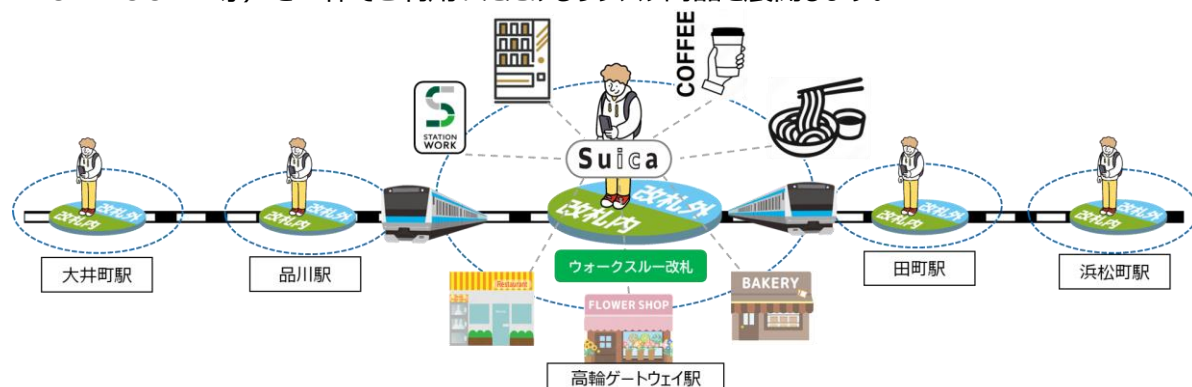
このエリアの都市戦略のベースは、各えきまちをつなぐモビリティ(鉄道、オンデマンド交通、水運、空飛ぶクルマ)に加えて、生活のデバイスに進化する「Suica」を「えきまち」と顧客をつなぐプラットフォームとして整備することにあります。

現在の鉄道等の移動・決済機能に加えて、マイナンバーカード連携や生体認証等によりセキュリティーゲート適用範囲を拡大、移動データ等を活用した生活の利便性に繋がるリコメンド機能やチケットサービス等の拡充等、「Suica ID 番号」ひとつあれば、シームレスな移動・生活ができる社会の実装を目指し、LX（ライフスタイルトランスフォーメーション）による心豊かな暮らしを提供してまいります。

国際都市 TOKYO の未来を拓く、**広域品川圏**の共創まちづくりが本格始動！
～ TAKANAWA GATEWAY CITY/OIMACHI TRACKS がグランドオープン～



2026年春から高輪ゲートウェイ駅、大井町駅にてウォークスルー改札の通路を設置しシームレスなご利用を体験いただけます。また、2027年春には広域品川圏5駅にてウォークスルー改札の実証実験を実施します。さらに、2028年度には、広域品川圏エリア内において、当社グループならではの鉄道と各種サービス（コーヒー、STATION BOOTH等）を一体でご利用いただけるサブスク商品を展開します。



鉄道と各種サービスを一体でご利用いただけるサブスク商品

広域品川圏は、世界にも類を見ない連鎖型のえきまち一体エリアの形成を意図し、東京の新たな魅力・価値向上を創出する下記取り組みに注力してまいります。

(1) 国際都市 TOKYO の未来を拓く、先駆的エリアの形成

TAKANAWA GATEWAY CITY は、広域品川圏の中核を担う都市として、「人財・叡智」「医療」「水素・GX」の3つを軸に、「地球益」の実現に向けたイノベーションを展開し、100年先の心豊かな暮らしの創造を目指しています。この取り組みは、TAKANAWA GATEWAY CITY にとどまらず、広域品川圏全体を展開フィールドと捉え、地域一体となって未来社会の構築に貢献していくものです。国際都市・東京の未来を切り拓くこのエリアを、少子高齢化や環境問題等の「課題先進国」と言われる日本が直面する社会課題を踏まえ、世界における日本の再浮上と活躍のきっかけを生み出す原動力として醸成していきます。

(2) サステナブルな環境先導まちづくり

JR 東日本グループは「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」を掲げ、2050年度までにCO₂排出量の実質ゼロを目指しています。広域品川圏では、省エネ・創エネ・エネルギーマネジメントを通じて、持続可能なまちづくりを推進し、コージェネレーションや高効率設備の導入、水素活用等の先進的な取り組みを展開してまいります。また、当社関連会社の株式会社 J バイオフードサイクルや株式会社 J サーキュラーシステムと連携し、JR 東日本グループが主体的に運営する施設から排出される廃棄物の100%資源化を目指すサーキュラーエコノミーにも取り組んでまいります。

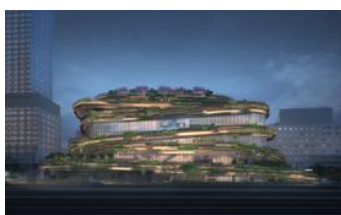


(3) 上質なナイトタイムエコノミーエリアの形成

東京のさらなる国際競争力向上に寄与するため、国内外のお客さまに、「安心で・上質で・豊かな」充実した夜の時間の過ごし方を提案してまいります。JR 東日本グループが各えきまちで創出するナイトライフ施設や圧倒的なアセット群を舞台に、このエリアの魅力的な景観や周辺の施設事業者等とも連携・共創し、例えば、歌舞伎をモチーフとした東京ならではの「和」「伝統とモダンの融合」や「アニメ/ポップカルチャー」等、夜間のユニーク体験ができるエリアブランドの構築を目指してまいります。



OIMACHI TRACKS
8階から望む北側の夜景



MoN Takanawa 外観



WATERS takeshiba
ナイトクルーズ

(4) 広場を一体活用した賑わいの創出

広域品川圏において、**合計約5万㎡(東京ドーム1個分)を超える広場空間が創出**されます。JR 東日本グループは、この広場空間を一体活用したビッグイベントを展開します。伝統と革新が交差する東京の文化を、広域品川圏から発信する**都市型文化フェス“Tokyo culture week(仮称)”(日本固有の食文化とエンターテインメントとの融合)**や、広場空間ならびに水辺空間を光で彩る**“stella week(仮称)”**等、1年を通じてワクワクと感動を創出し、このエリアへの流動創造・拡大を図ります。また、**鉄道をご利用のお客さまに対して、“Suicaのタッチトリガーサービス”**とも連携し、**お得なイベント情報等を発信**します。



OIMACHI TRACKS

TRACKS PARK
約 4,600 ㎡
広場総面積約 10,000 ㎡



TAKANAWA GATEWAY CITY

Gateway Park
約 5,500 ㎡
広場総面積約 40,000 ㎡



WATERS takeshiba

イベントスペース
約 1,650 ㎡

(5) 回遊性を向上させる多様なモビリティ展開

えきまちの魅力・価値を増進するため、エリアの回遊性向上に寄与します。モビリティ事業者と連携し、駅から目的地までの「ラストワンマイル」を補完し、移動そのものが観光資源にもなる水上交通、環境負荷の少ないエネルギーを採用した水素バス(※1)の活用ならびに、空飛ぶクルマや、オンデマンドモビリティ、自動運転の実証実験等、モビリティの未来を拓くユニークで回遊性の高いシームレスな移動エリアの形成を目指します。



水上バス



EV 船



水素バス



空飛ぶクルマ

(※1) JR 竹芝水素シャトルバスは、2025年9月12日に高輪ゲートウェイ駅に乗り入れを開始しました(1日あたり平日6便、土日祝日9便)。

2. 「TAKANAWA GATEWAY CITY」グランドオープン

「100年先の心豊かな暮らし」の実現に向け、「環境」(※2)「モビリティ」「ヘルスケア」を重点テーマにいい未来に資する取り組みを実証・実装する実験場となる街が、いよいよグランドオープン。これにより、先端的な知とのかけあわせにより「100年豊かに生きられる社会を目指す」クリニックやフィットネス、ドローンやAI等の最新技術を導入してCO₂実質ゼロに取り組むエネルギーセンター、都市OSを活用したロボットによる商品配送サービス等が備わるレジデンス、そして南北1km超を結ぶ歩車分離の歩行者ネットワークを自動走行モビリティが繋ぎ、最新のテクノロジーを結集した昼間人口約10万人の「100年先の心豊かな暮らし」を実現する「国際交流拠点」が本格稼働します。

(1) THE LINKPILLAR 2

泉岳寺駅に直結する大規模複合棟。クリニック・フィットネス等を備え「誰もが100年心豊かに生きられる社会の実現」を掲げ、「メディカル」と「ウェルネス」のキーワードで健康を一人ひとりに寄り添ってデザインする場となります。

- ① クリニック「TAKANAWA GATEWAY Clinics Medical & Life Design Hub」は、「東京大学 GATEWAY Campus」やビジネス創造施設「LiSH」と連携し、先端的な知から睡眠・食・運動機能向上等のヘルスケアサービスを創造し提供します。さらに創造したサービスはTAKANAWA GATEWAY CITYをハブに、「スマート健康ステーション」のネットワークを通じて日本各地に展開します。



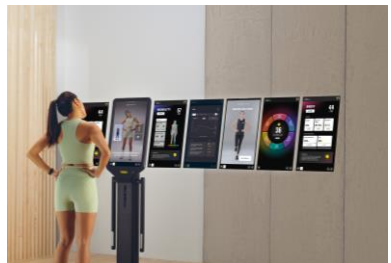
クリニックゾーン イメージ

- ② 国内最大級の蓄熱層を有するエネルギーセンター「Energy Management Center」を地下に備え、AIによる熱源制御で高効率なエネルギーマネジメントを実現するほか、ロボティクスやドローン等を活用した設備点検・監視により省人化を実現します。街や地域のBCP対策といった街の「安心」とCO₂実質ゼロに向けた取り組み等の「地球環境」への配慮を両立し、街を訪れるすべての人のイキイキとした活動を支えます。



ドローンを活用した設備点検

- ③ フィットネス「THE JEXER TAKANAWA (ジェクサー高輪)」は、AIを活用したトレーナーとの連携による一人ひとりに寄り添ったパーソナライズド・フィットネス体験、心身をとのえ美を育むサウナ&スパでのリカバリー体験等、ライフスタイルに応じた新しいウェルネス体験を提供します。さらに、東京大学の知を活用した先進的なトレーニングメニューの開発等も目指します。また、トライアスロン競技者向けプログラムを提供し、将来的にはこの街をフィールドにした都市型トライアスロン大会の開催が可能となります。



AIトレーナーを活用したフィットネスイメージ

(※2) [水素・バイオガス・多様な再生可能エネルギーを活用したヒト・街・地球に優しいまちづくり TAKANAWA GATEWAY CITY](#)
[TAKANAWA GATEWAY CITY における再生可能エネルギー由来の水素を用いた、水素サプライチェーンの構築について](#)

④ **低層部商業エリア「NEWoMan TAKANAWA MIMURE」**

は、「100年先も続く、都心のコミュニティビレッジ」をコンセプトに掲げ、“100年先の心豊かな暮らし”を実現する実験場として、従来の商業施設の概念に囚われない、新しくも普遍的な体験価値を提供します。

8,000㎡の一体空間に11のラボラトリー(オープンファクトリー等を併設する飲食店舗)が広がり、身体と心を整える新しい食体験を届けます。日本の食文化と真摯に向き合う専門店では、産直食材の使用はもちろん、生産者と対話をして食事ができる機会を定期的に設け「**生産者や社会との繋がり**」を創出します。

また、水産養殖と水耕栽培を組み合わせた「**アクアポニックス**」を用いた循環型ファームでの栽培・収穫体験や、**ダイアログ・イン・ザ・ダーク**(※3)の新施設での体験を通じ、多様性を包摂する社会づくりに資する「**学びが得られるコミュニティ**」を共創します。



NEWoMan TAKANAWA MIMURE
(THE LINKPILLAR 2 2・3階)

(2) **街の文化創造を担うミュージアム「MoN Takanawa: The Museum of Narratives」**

伝統を未来へつなぎ、新たな日本文化を創造・発信していくミュージアムとして、街の文化創造の役割を担う「MoN Takanawa」。この度、**同館の「総合プロデューサー」として、放送作家・京都芸術大学副学長の小山薫堂氏就任が決定**しました。ご自身の人生や企画の原点には常に「人を喜ばせるということ」があるという小山氏は、『100年先へ文化をつなぐ』というコンセプトに共感され「MoN Takanawa: The Museum of Narratives」において、文化・芸術、メディア・社会の分野における専門的観点から、全体のブランディング・コミュニケーション、企画監修等を担います。

総合プロデューサー 小山薫堂氏からのメッセージ

魅力的な街は、様々な人を惹きつけ、あらゆるものをつなぎ、新しい文化を生み出します。今から150年以上前、日本ではじめての鉄道が海の上を走ったというイノベーションの地に誕生した新しい街の、文化創造を目的にした拠点をプロデュースさせてもらえる・・・クリエイターとしてこれほどの幸せはありません。

「MoN Takanawa」が、「この指とまれ！」の究極の指となり、日本各地のあらゆる文化芸術をつないで、幸せという価値を創造する・・・そんな地図を描くつもりでこのプロジェクトに参加します！

略歴

放送作家・京都芸術大学副学長。1964年熊本県生まれ。「料理の鉄人」「世界遺産」等の多数のテレビ番組を手がけ、映画「おくりびと」で日本アカデミー賞最優秀脚本賞を受賞。「Stand Alone/森麻季」や「ふるさと/嵐」の作詞も手がける。「くまモン」の生みの親でもある。執筆活動の他、地域・企業のアドバイザー、下鴨茶寮主人、大阪・関西万博では、テーマ事業プロデューサーを務める。



MoN Takanawa 外観



4階 Tatami

(※3) 視覚障がい者が暗闇の中でアテンドする、五感の豊かさを感じるソーシャルエンターテインメント

(3) TAKANAWA GATEWAY CITY RESIDENCE

総戸数 847 戸のプレミアムレジデンスが 2026 年 4 月よりいよいよ入居開始。豊かな生態系を再現し、生物多様性に配慮したビオトープ「Link Biotope」が併設され、エコロジカルな住空間の形成や、環境学習・賑わいづくりの場となることを目指します。低層部には学校法人東京インターナショナルスクールが 26 年 8 月に新校舎を開校します。

5 階エリアには 1 か月単位での滞在が可能な 12 戸の住居「Link Life Lab」を展開予定。様々な企業のソリューションやサービスと連携しながら、ともに未来の暮らしを生み出し続ける「共創型住居」がコンセプトです。住居内は Suica と連携したスマートホームサービスをベースに、睡眠状態や腸内環境のチェック機能が搭載された住戸設備のほか、入居者限定のウェルネス&ヘルスケアサービスも提供予定です。

街のアセットを活用・連携した特別プログラムを提供し、入居者がより健康になる住居を目指します。ここでの取り組みは居住者との共創によりアップデートし、将来的に住民全体の心豊かな暮らしに貢献します。



Link Biotope イメージ



Link Life Lab イメージ

(4) 東京大学 GATEWAY Campus

グランドオープンに先行して 10 月 21 日（火）には THE LINKPILLAR 1 SOUTH9 階に日本初のプラネタリーヘルスをテーマに据え、学際的な研究室が集う「東京大学 GATEWAY Campus」が開設します。さらにシンガポール国立大学(NUS)のほか、ビジネス創造施設 LiSH Studio 2 に拠点を構える「日本パスツール研究所（IPJ）」や「プラネタリーヘルス・イノベーションセンター（Phic）」(※4)等との連携を強化します。



ラボエリアイメージ

(5) 高輪築堤の保存・公開

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・公開を 2027 年度に予定しています。当時の風景をそのままに実感できるようにするほか、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。

なお、グランドオープン時には 2027 年度の公開に先立ち、高輪築堤の歴史的価値を体験できる展示「(仮称) 築堤ギャラリー」を THE LINKPILLAR 2・1 階にてオープン予定です。



THE LINKPILLAR 2 から第 7 橋梁部を眺めるイメージ

(2027 年度公開時)



高輪築堤・地下回廊を見下ろしたイメージ

(2027 年度公開時)

(※4) パスツール研究所と東京大学との協定に基づいて「日本パスツール研究所(IPJ)」の下に設立された、ライフサイエンス/バイオサイエンスを中心とした研究支援・イノベーションコンサルティング・起業促進チーム

(2) OIMACHI TRACKS の環境配慮のまちづくり

OIMACHI TRACKS では、2025 年 7 月に発表した東京ガス株式会社との共創により、商業施設の入居企業や賃貸レジデンスの入居者が、専用部においてカーボンオフセット都市ガスを選択できる仕組みを導入します。この仕組みを通じて、入居企業・入居者の皆さまに参画いただくことで、「ゼロカーボンのまちづくり」を共に推進し、新たな価値の創出を目指してまいります。また、A-1 地区の建物全体で CASBEE（建築環境総合性能評価システム） S ランクを取得しました。



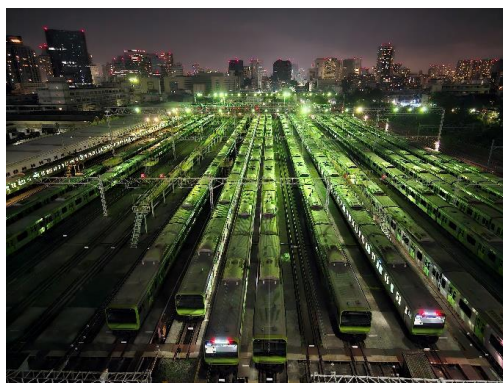
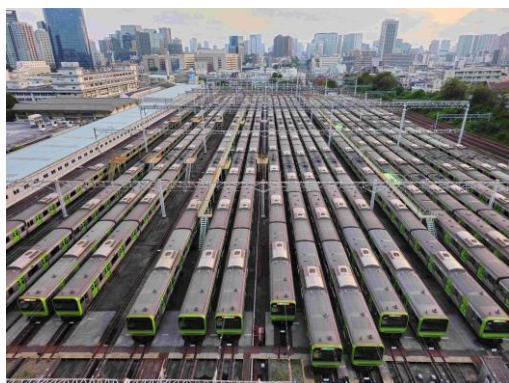
さらに、OIMACHI TRACKS から排出される廃棄物を資源として活用するサーキュラーエコノミーの実現にも取り組みます。生ゴミ（年間約 452 トン※5）は株式会社 J バイオフodリサイクルにて発電燃料としての利用や肥料としての活用を、廃棄プラスチック（年間約 297 トン※5）は株式会社 J サーキュラーシステムにて処理し、再原料化や工業原材料として再利用を図ります。



(3) OIMACHI TRACKS の主な施設とサービス

OIMACHI TRACKS のナイトタイムエコノミー

OIMACHI TRACKS では、運営会社や入居企業との連携により、質の高い夜の過ごし方（ナイトタイムエコノミー）の実現を目指します。施設北側には山手線の車両基地が広がり、鉄道と都心の街並みが織りなす、この場所ならではの美しい夜景を楽しめます。



施設内から見下ろす山手線車両基地（左：早朝、右：深夜）

① HOTEL METROPOLITAN OIMACHI TRACKS TOKYO

日本ホテルが運営する「HOTEL METROPOLITAN OIMACHI TRACKS TOKYO」では、

- 5 階：ヨーロッパの食堂車をイメージした「The TAILOR YARD MAIN DINING」
- 26 階：夜景と車両基地を一望できる「The TRAVELERS HOUSE ROOFTOP BAR」を展開し、旅情あふれる食体験を提供します。



5 階レストランイメージ



26 階ルーフトップバーイメージ

(※5) 排出量はいずれも想定です。また、賃貸レジデンス等の住宅から排出される廃棄物は想定排出量に含まれておりません。

また、当ホテルは京浜東北線等の3路線が利用可能で、東京・品川・新宿・渋谷・羽田空港へのアクセスも良好。「森の中のキャビン」をイメージした温かみのある客室を備え、東京滞在の拠点として最適です。

宿泊予約は10月9日（木）午前10時より開始します。



客室イメージ

② OIMACHI TRACKS SHOPS & RESTAURANTS

アトレが手掛ける「OIMACHI TRACKS SHOPS & RESTAURANTS」は、歩行者デッキや広場に面した開放的なアウトモール型商業施設で、**1～5階に81店舗が出店予定**です。地元から出店する人気店（9店舗）やSC初出店の店舗等、多彩なラインナップで大井町に新しい賑わいを創出します。また、スパ・サウナ「サウナメッツァ大井町トラックス」や映画館「TOHOシネマス 大井町」でのレイトショー（予定）等、夜間も心豊かに過ごせる空間を提供し、広域品川圏に展開する他の施設や地域の施設とも連携し、良質なナイトタイムエコノミーを実現します。



アウトモールイメージ

③ OIMACHI TRACKS RESIDENCE / オークウッド大井町トラックス東京

駅前の好立地に誕生するレジデンスは、賃貸レジデンスと、サービスレジデンス「オークウッド大井町トラックス東京」から構成されます。ショップ・レストラン・ホテル等が身近にあり、複合施設に住む利便性を満喫していただけます。法人登記が可能なSOHO（※6）はJR東日本グループとして初の展開です。共用施設として、3階エントランスには自然が感じられる住民専用テラス、14階には圧倒的な眺望を楽しめるラウンジも整備されます。

SOHOを含む賃貸レジデンスは、2026年4月より入居開始予定です。

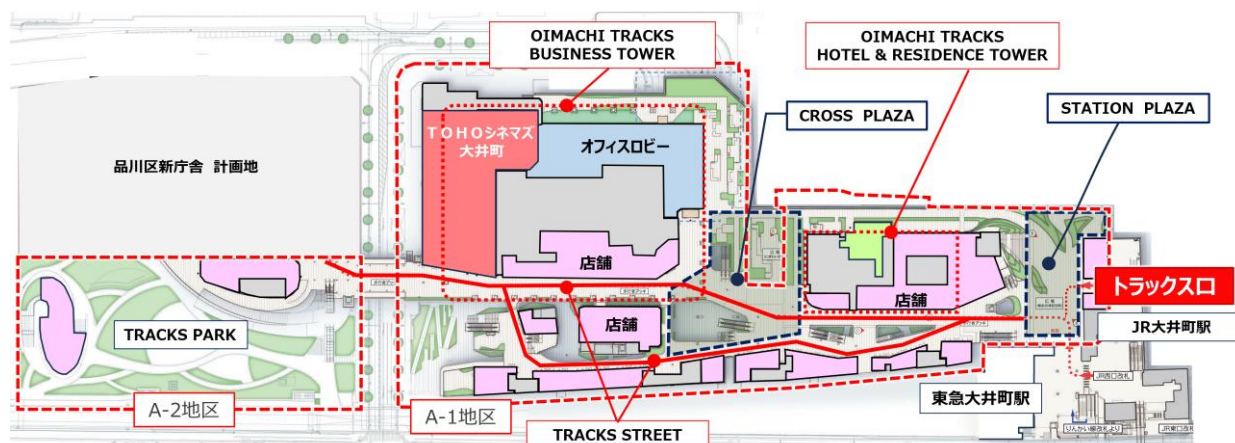


上：エントランスロビーイメージ

下：ラウンジイメージ

④ 新改札の名称

今回の開発に伴い実施する駅改良計画として、コンコースの拡充や新改札の設置、ホームの拡張工事を進めております。この度、この新改札の名称が「**トラックスロ**」に決定しました。



OIMACHI TRACKS 施設構成図（3階デッキ平面図 ※一部1階を表現）

（※6） Small Office Home Office の略称

※リリース本文及び別紙掲載の画像は検討中のイメージであり実際とは異なる部分がございます。

本件プレスリリースは、ときわクラブ、丸の内記者クラブ、JR 記者クラブ、国土交通記者会、国土交通省建設専門紙記者会へお届けしています。

【報道機関お問合せ先】

東日本旅客鉄道株式会社 コーポレート・コミュニケーション部門 TEL 03-5334-1300

【参考 1】

「広域品川圏」における当社グループ保有のビル床面積約 150 万㎡、営業収益 1,000 億円超/年

広域品川圏のまちづくり
TAKANAWA GATEWAY CITY 国際交流拠点
WATERS takeshiba 文化・観光共創拠点
OIMACHI TRACKS 都市生活共創拠点

出典: 国土交通省 国土地理院の空中写真データを加工

延床面積 84.5万㎡
延床面積 10.3万㎡
延床面積 25.9万㎡

■100年先の心豊かなくらしのための実験場
・国内外から様々な人が訪れ、多様な交流から新たなビジネス・文化が生まれ続ける国際交流拠点を目指す
・「環境」モビリティ「ヘルスケア」を重点テーマに、街全体を実験場とした共創の取り組みを推進・実装していく
・街独自の都市OSを活用し、アプリやロボットプラットフォームと連携することで、先進性・快適性を兼ね備えたサービスを提供

■えさまち一体のまちづくり
・ゼロからの一体的なまちづくりの強みを生かし、緑豊かな共用空間と各施設をつなぎ、賑わいの創出とエリア価値最大化を図る

TAKANAWA GATEWAY CITY(Ⅱ期)
品川駅街区地区(北街区)

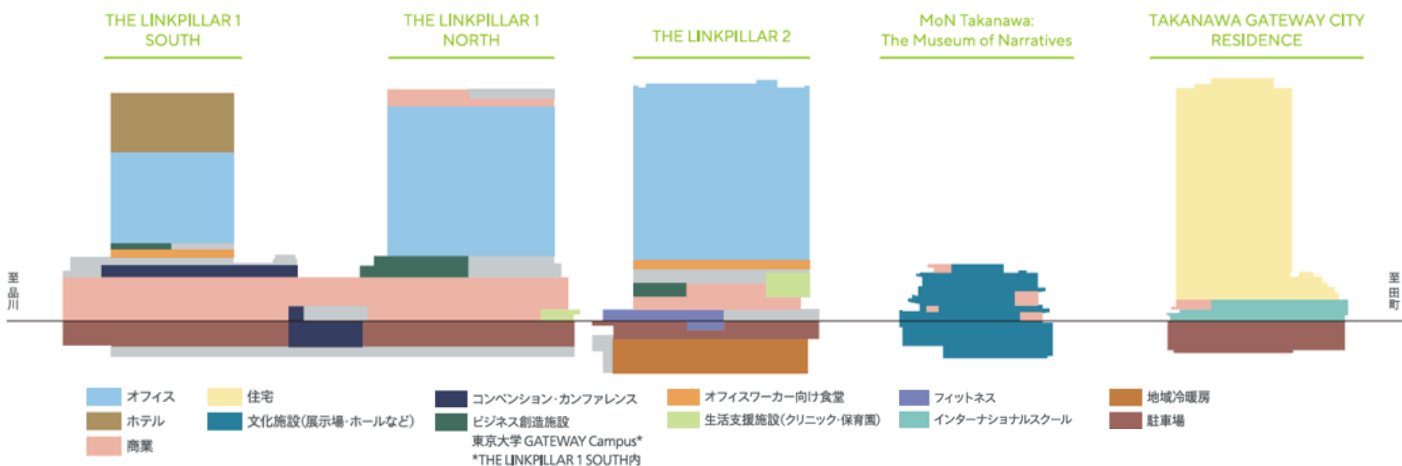
■文化・芸術を核とした複合型まちづくり
・劇団四季が培ってきた文化・芸術の発信拠点の機能を核に、水辺と浜離宮御臨園を臨む立地環境を最大限に活かす
■オートグラフ コレクション ホテル
・独自の造りと、デザインやおもてなしに対しての強いこだわりを考慮の上セレクトされ、日本のホテルとして2館目、アジア太平洋地域において9館目のホテルとして加盟

■共同事業による駅周辺のプレゼンス確保
浜松町二丁目4地区A街区開発
BLUE FRONT SHIBAURA
田町駅西口駅前地区
東京科学大学田町キャンパス土地活用事業

■地域の構造的な都市課題の解決と防災・環境対策の拡充
・当社グループ・行政・地域が連携し、くらし・防災・環境の質を高めるとともに、アクセシビリティの向上、エリマネ活動などによるソフト施策により大井町の都市課題の解決を図る

■多用途の融合による豊かなくらしの提供
・交通利便性と新旧の生活文化が混在する魅力ある地域性を活かし、オフィスワーカー・ショッピング利用者・インバウンドまで多様なご利用者をオープンな共用空間によりつなぎ、多様な暮らし方をサポートする、沿線コミュニティを豊かにするまちづくり

【参考 2】TAKANAWA GATEWAY CITY 建物用途概要



株式会社伊藤園

緑茶の飲用による気分変化や香味の印象に関する調査（2025年7月）

ニューマン高輪「茶々水 SASUI 伊藤園」（9月12日開業）での店頭アプリに反映

ニューマン高輪に開業した新概念店舗「茶々水 SASUI 伊藤園」で提供するオリジナルブレンドティーおよびシングルオリジンティー（計18種類）について、オープンに先立ちLiSHにて7月に4日間の飲み比べイベントを実施。茶種ごとに香味の印象だけでなく、どのような気分の時に合うか等のデータを取得し、お茶診断や対話によってお一人おひとりの嗜好やライフスタイルに寄り添う「カスタマイズブレンドティー」に活用できる知見を得ました。

実施概要：2025年7月14～17日@LiSH「茶々水 SASUI 伊藤園」オリジナルブレンドティーおよびシングルオリジンティー合計18種類を評価

検証項目：様々な緑茶やブレンドティーに合う飲用シーンや気分、香味の印象を調査。本調査で得られた知見は、別途実施した社内での試飲調査や13,000名対象のインターネット調査結果とあわせて分析し、同店舗の店頭用お茶診断アプリに反映しました。

今後の展開：お茶の味や香りがメンタルヘルスやウェルネスに及ぼす影響の見える化に引き続き取り組みます。



画像提供：株式会社伊藤園

リジェネソーム株式会社

低酸素環境のウェルネス効果を実証する臨床試験（2025年10月～実施中）

低酸素状態が健康に及ぼす影響を実証

糖尿病改善を目的に設計された空間である低酸素個室ポッドに滞在することで、血糖値や血圧にどのような影響があるかを検証します。

実施概要：2025年10月～@LiSH

検証項目：低酸素状態が血圧・血糖値の改善に繋がるかを検証

今後の展開：将来的な予防医療やウェルネスの社会実装を目指します

参考リンク：<https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000086.000140650.html>



画像提供：リジェネソーム株式会社

TCIT

スマート監視ソリューションの効果検証

TCIT（台湾カラーアンドイメージングテクノロジー）は画像処理、色彩、監視分析において30年以上の専門知識を持つ企業です。最先端の顔、性別、年齢認識製品および開発キットを、完全で質の高い技術およびサポート経験とともに提供しています。

本実証実験では、「リアルタイム性」「高効率化」「容易な導入」をコンセプトに設計したスマート監視ソリューションサービス「TCIT AI BOX」を活用することで、既存のカメラをそのまま活用しながら監視システムを高度化させ、人物、車両、行動等の検索や、複数台のカメラ間をまたいでの追跡機能、柔軟なアラート設定を可能にします。スマート監視ソリューションサービスの活用により、どの程度管理効率の向上、人件費の削減、導入コストの低減に繋がるかを検証します。

実施概要：2025年10月～@LiSH内および高輪ゲートウェイ駅周辺

検証項目：監視や管理に係る時間がどの程度削減されるか



画像提供：TCIT