

# 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。

## 「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18回）

## 開催記録

## I 開催概要

日 時： 2025（令和7）年12月22日（月曜日）15時30分～17時30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"> <li>・松浦 晃一郎氏（第8代ユネスコ事務局長）</li> <li>・木曾 功 氏（元ユネスコ日本政府代表部特命全権大使）</li> <li>・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）</li> <li>・中井 検裕 氏（東京科学大学 名誉教授）</li> <li>・西村 幸夫 氏（國學院大學 観光まちづくり学部 学部長）</li> <li>【欠席】本保 芳明 氏（国連世界観光機関（UNWTO）駐日事務所 代表）</li> </ul>	座長 副座長
有識者 オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> <li>【欠席】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）</li> <li>【欠席】老川 慶喜 氏（立教大学名誉教授）</li> <li>【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&amp;D センターテクニカルオフィサー）</li> <li>・谷川 章雄 氏（早稲田大学 人間科学学術院 名誉教授）</li> </ul>	
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・文化庁文化財第二課 史跡部門</li> <li>・東京都 教育庁 地域教育支援部 管理課</li> <li>・港区教育委員会事務局 教育推進部 図書文化財課</li> <li>・港区まちづくり支援部 開発指導課</li> <li>・鉄道博物館 学芸部</li> <li>・東京都 建設局 道路建設部 鉄道関連事業課</li> <li>・JR東日本コンサルタンツ株式会社</li> </ul>	
事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・京浜急行電鉄株式会社 生活事業本部 品川開発推進部</li> <li>・京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 建設部</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・東日本旅客鉄道株式会社 構造技術センター</li> </ul>	
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 建設部</li> <li>・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</li> </ul>	
サポート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パシフィックコンサルタンツ株式会社</li> </ul>	

当日配付資料：次第

参考資料1 [「5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について(3)」に対する当社の見解について(2)]

参考資料2 [「5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について(4)」]

- 参考資料 3 [前回までに頂いたご意見等に係わる事業者説明 (JR 東日本)]
- 資料 1 [高輪築堤の保存・継承とまちづくりの両立のあり方について]
- 別紙 2-1 [高輪築堤の価値および意義のある保存・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]
- 別紙 2-2 [ 同 高輪築堤と開発計画の位置関係等について]
- 別紙 2-3 [「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 (事業者想定)]
- 別紙 2-4～2-7 [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]
- 別紙 2-8～2-12 [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)]

## II 議事概要

### 1 開会

- 第 18 回「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議を開会する。(事務局 JR)

### 2 「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) (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について

- 参考資料 3 を説明する。(事務局 JR)

##### [説明概要]

- ・高輪築堤調査・保存等検討委員会（以下、「委員会」という。）の協議状況について説明する。
- ・2025 年 4 月に 1～6 街区全体の「国際交流拠点・品川」の早期実現に向けたまちづくりの基本計画と考え方について概要を示した。
- ・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に、人財・叡智、医療、水素 GX の 3 つの観点を取組むことにより、1～6 街区全体で「国際交流拠点・品川」を実現していく。
- ・計画の見直しを含めた現地保存の検討として、基本計画を見直し、6 街区南部において現地保存 110m を実現している。
- ・全面的な現地保存を協議の出発点とする要望を受け、開発計画への影響について検討を行ってきた。地下掘削可能範囲が半分程度となり、大深度掘削を前提とする建築計画の実現は困難である、ということまでを 10 月委員会で説明し、次の段階の協議に入っていることを前回の「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（以下、「検討会議」という。）でお示した。
- ・現在委員会では、主に 2 つの論点で議論している。1 つ目は信号機跡の現地保存、2 つ目は海上築堤の鉄道らしい連続性を有する築堤部 100m 以上の現地保存の議論である。
- ・信号機跡は 6 街区建物部と 5・6 街区をつなぐ地下車路の位置に干渉する位置となる。委員会においてデッキと地下車路を一体的に整備してはどうかという指摘があり、これに対して同一構造物化のシミュレーションを行い、その結果を 11 月

の委員会で提示した。前例が非常に少なく検討には時間がかかるという結果を説明している。

- ・100m以上の現地保存という点については、11月、12月の委員会で具体的な開発計画に落とし込んだ検討結果を提示した。5街区・6街区それぞれで100m以上の現地保存は困難という結果であった。
- ・最後に、5・6街区にまたがる範囲で100mの現地保存を検討した結果となる。この場合は5・6街区間の地下車路を鉄道用地内に振り替えて計画を行ったものである。この結果についても事業費の増加、工期の長期化等が想定されるため、実現が困難という結果となった。

●参考資料2を説明する。（谷川氏）

〔説明概要〕

- ・12月の委員会で提示した文書であり、文化財的価値と保護措置については9月の段階の文書から基本的には変わっていない。更新した箇所は4ページ目以降となる。
- ・JR見解の問題点として3つ挙げている。
- ・1つ目は、文化財的価値について委員見解を出発点としたにもかかわらず、最終的な結論が大きく異なる点であり、なぜそうなったということ。
- ・2つ目は、現地保存した遺跡の価値を評価したうえで開発計画を検討する必要があるのではないかとということ。現地保存することで、まちづくりに新しい価値を創造することができるという点。
- ・3つ目は、6街区南部は9月の委員見解における保護措置では触れていない。北横仕切堤がどのような状況であるかを考える必要があり、6街区南部については築堤部100m以上の現地保存と信号機跡の保護措置とは別に協議したいと考えていること。
- ・こうした見解と共に次の点を要望している。
- ・1点目は5・6街区間を含めた5・6街区にまたがる部分の100m以上の現地保存の検討。
- ・2点目は4月委員会で提示された計画が基本計画段階にあるかどうかを確認したいということと、基本計画の策定の経過についての説明。
- ・3点目はこれまでの5・6街区の調査で発掘された遺構の具体的な状況が全体図の中に示されていないため、開発計画の平面・断面との関係を詳細に図示してもらいたいということ。
- ・4点目は5・6街区間の現地保存については検討中ということなので、継続して検討してもらいたいということ。
- ・5点目は仮に委員の要望通りに現地保存をした場合、開発計画にどのような影響が起きて、どういう点をクリアすれば現地保存が可能になるのか、ということについての説明。
- ・最後に4街区第7橋梁南横仕切堤跡の移築保存に関する検討経過と今後の見通しの説明。
- ・これらの回答として1月の委員会で報告を受ける状況にある。

- 委員会の先生方と JR 双方の意見の食い違いがあることは理解した。（座長）
  - ← 説明があった委員見解に対して、1月の委員会で JR からの見解を説明する予定である。検討自体に食い違いがある状況ではない。（事務局 JR）
- 2月18日に次回の検討会議までに2回ある委員会で、双方でもう少し議論をして歩み寄り結論を出してもらえるとよい。（座長）
- 委員会で結論が出ても出なくても協議状況を共有していただき、次回検討会議ではそれらも踏まえた議論を行い、検討会議としての結論を出していけるとよい。（座長）
- 参考資料3にある現地保存に対する開発価値棄損の金額は初見であるが、とても大きな額である。都市部における開発の利益と文化財を保存する利益がぶつかった場合に、巨額の負担を誰が負うのかということについて、文化庁や東京都の意見を聞きたい。（副座長）
  - ← 見解があるわけではないが、まだ検討の途中なので意見はない。（文化庁）
- 民間事業者に対し、文化財の価値があるため保存してもらいたいというスタンスは当然であろう。しかし、数十億程度であれば事業者規模に応じて何とか社会貢献として進めることはできると思うが、今回の額は巨額である。この問題は高輪に限らずこれから多く出てくる問題である。（副座長）
- もう少し詳細な図面が必要という委員見解については、まだ詳細の図面を提示していないということか。（稲葉氏）
  - ← 次回提示する予定である。（事務局 JR）
- 信号機跡の保存については JR の見解を出しているのか。（稲葉氏）
  - ← デッキと地下車路を限られた場所で整備する必要があり、そこに信号機跡が干渉している状況である。デッキと地下車路を一体化する整備の前例が少なく、詳細の検討には時間と費用を要するという説明を行っている。（事務局 JR）
- 100m以上という現地保存の要望について、数値の根拠を教えてください。（西村氏）
  - ← 前回の検討会議で4街区の高輪築堤検出写真を提示したが、専門家を含めてこれが鉄道らしい景観であると認識したことが根拠である。（谷川氏）
  - ← 4街区において信号機跡を含むできるだけ長い区間の現地保存を要望したが、叶わなかった。5・6街区の築堤の残存状況が4街区と同様であることは調査より明らかであるので、5・6街区において100m以上を現地保存する要望を行った。（谷川氏）
- 現地保存は地下階なので残しても景観としては残らない。これに対して景観を根拠とするのはどう考えるか。（西村氏）
  - ← 基本的には現地に残すことが重要である。露出展示をするかどうかは次の段階である。委員会では遺構の活用は議論していない。現地に残すことが始まりである。（谷川氏）
- 6街区南部に110m現地保存できるという話に対して、今までの話の中で同じようなものが続いていると言っているにもかかわらず、調べていないから何も言えないというのはおかしいのではないか。（西村氏）
  - ← この部分は高輪築堤本体ではなく北横仕切堤である。高輪築堤に付属するものとして重要だが、要望は高輪築堤本体の現地保存である。（谷川氏）

- 現実的な話として100m以上残すと非常にお金がかかる。更に5・6街区間は車両動線であり、少なくとも何等かが残されて、何等かが地上部に表示される解決策が現実的だと思う。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。（西村氏）
- 有識者としての意見を述べる。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。しかしまちづくりとのバランスが課題である。旧門司港駅の保存について、残念ながらこのような会合がなく、結果として旧駅が破壊され、何も残せないまま終わった。今回は様々な議論が行われている。100mがいいのか、50mがいいのか、まちづくりに悪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が、100mの根拠が写真の印象だけでは十分ではないと思う。（座長）
- 100m以上の根拠については、100mが絶対値ではないと思う。（稲葉氏）
  - ← 100m以上と言っている。150mでも200mでもよい。1～4街区の調査報告書を作成中であり、現時点では私の直観になるが、高輪築堤の工区割が30m程度ではないかと思っている。高輪築堤は造り方が多様であり、その多様性を現地に残すことが重要である。工区を比較する上で最低でも3スパンを残すべき範囲として考える。短い区間を残すのでは本当の意味での現地保存にはならない。（谷川氏）
- 100m以上が好ましいが、0mでなければ50mでもまちづくりの実現と両立するなら、そのくらいでもよいのではないかと思える。（座長）
  - ← 高輪築堤跡の文化財的価値という観点で、築堤部の多様性を残すには100m以上あったほうがよいということである。短いと工区割の多様性が残らない。（谷川氏）
  - まちづくりに大きな影響が出るということが問題である。（座長）
  - ← それを委員会で議論している。（谷川氏）
- 100mの根拠は理解しにくいだが、曲線部が残るということに意味があるということだと思う。これを事業者が残そうとするととても困難な状況になっている。景観自体は既に失われている。文化庁が価値棄損を補償して100m以上を残せたとしても、地下空間であり見ることができるかどうか問題である。地中でも保存が大事だという観点で見ると、5・6街区間の道路の下の部分は保存できそうであり、南方に進めば線路敷で、概ね八ツ山まで500mくらい地中に保存できそうである。羽田空港アクセス線の場所でもある程度の距離が保存できる。将来線路下の調査が容易にできる時代になれば、これらの存在が救いではないかと考える。街区が小さい場所において、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。委員会で議論して詰めてもらいたい。このままだと身動きが取れなくなる。（副座長）
  - 1月、2月の委員会の検討結果を待ちたい。（座長）
  - ← 1月のJR見解の内容により、2月にどのような委員見解を出すかとなる。いたずらに時間を引き延ばすつもりはない。議論は徐々に具体的な部分に入りつつあることを理解してもらいたい。（谷川氏）
  - 1月のJR見解が参考資料3の案と同じであれば、繰り返しになる。（稲葉氏）
  - ← 参考資料3の検討結果は図面だけ出されたが、よくわからないため、文書としての提示を要望している。（谷川氏）

- 双方検討し、1月・2月の委員会で結論を出してもらいたい。そこで結論が出て出なくとも、2月18日の検討会議においては検討会議としての意見をまとめるという形にしたいと思う。（座長）

## 2) 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1について説明する。（事務局 JR）

### 〔説明概要〕

- ・これまでの検討会議の議論を踏まえた取りまとめに向けた意見を伺いたい。
  - ・別紙2-1で1～6街区のこれまでの議論の内容とJRの両立の考え方をまとめた。
  - ・別紙2-2は5・6街区の高輪築堤と開発計画の位置関係を示すものである。
  - ・別紙2-3は今後の開発整備のスケジュールと各委員会、検討会議のスケジュールを示すものである。
  - ・別紙2-4は「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に重点的に取り組む「人財・叡智」「医療」「水素・GX」の3本柱の解説と高輪築堤の保存・継承を実現するまちづくりのメニューを示すものである。
  - ・別紙2-5、2-6は1～6街区全体の建築計画やその機能の配置をまとめたものである。
  - ・別紙2-7は展示計画を示すものである。
  - ・別紙2-8、2-9は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について、考え方を示すものである。
- これまで何度か伝えているが、新橋横浜間鉄道の重要性を展示する施設については何処に記載があるか。（座長）
    - ← 別紙2-7に示す。展示公開については、まず史跡指定地の公開に向けて整備を進めている。併せて29kmの価値についての情報発信として3街区の建物内に展示施設を計画している。それ以外にも、公園部や品川駅付近において情報発信拠点を整備していきたいと考えている。（事務局 JR）
    - 大宮の鉄道博物館は子供向けのコンテンツを中心とした施設であるが、JR西日本の京都鉄道博物館は鉄道史の展示がよくできているので参考にしてもらいたい。日本の鉄道史の全体が分かるような施設を作ってもらいたい。（座長）
  - 別紙2-7について、5・6街区については早い段階でデザインを検討してもらいたい。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。（副座長）
  - 高輪築堤は100m以上あれば実感できるという議論があった。この100mを実感できる空間を2階のデッキレベルでいいので作ってもらいたい。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。（西村氏）
  - 資料2-7の記載に抜けている点として、鉄道に乗った人が書いた記録を元に、この時代に鉄道に乗った人がどのような印象を受けたのか、何故汽車に乗ったのかという点を伝えることが重要である。明治初頭の利用者の想いが、後の鉄道の急速な発展に繋がって

いった。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。そうしたものが1～6街区の開発をつなげているものだというデザインを行ってもらいたい。（西村氏）

- 本保氏からのコメントを代読する。両立のあり方については、品川全体のまちづくりがどのような影響を受けるのかという観点で考えるとよい。5・6街区が形成されないと街が分断され、社会課題の解決に繋がらないという部分も大きな課題になる。100m以上の保存については理解できるが、その他に価値を残す方法がないのかどうか議論を進めてもらいたい。100点にはならずとも100点に近づいた結論であれば十分に価値があると考えます。（事務局 JR）
- 信号機跡を解決していくことがきっかけになると思う。鉄道用地内に迂回させる案はJRが自らコントロールできる自社敷地で解決しようとした場合の致し方ない案と認識する。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。時間も重要な要素なので、是非行政の協力をお願いすることを強く申したい。（中井氏）

### 3 本日の議事概要確認

- 本日の記録を1月7日の委員会で提示するため、この場で速記した議事概要の内容を確認させてもらいたい。（事務局 JR）
  - ← 通例のように文書で確認を回してもらおう。谷川氏に出席いただいているので、議事概要としての委員会への提示は事務局に一任する。（座長）
  - 事務局で議事概要を作成して、1月7日に共有する。（事務局 JR）

### 4 その他

- 特になし。

### 5 閉会

- 次回第19回は2月18日の開催として改めて調整する。場所は本日と同じ場所を予定する。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 18 回「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する検討会議を開会する。
- [事務局 JR] 本日は中井氏がオンライン参加となる。本保氏、オブザーバーの老川氏、小野田氏、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 「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) (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について

- [座長] 資料を事務局より説明してもらう。
- [事務局 JR] 参考資料 3 について説明する。委員会の協議状況について共有する。前回までの資料に進捗を追記したものになる。第 56 回～第 60 回委員会の内容を共有する部分を追記している。資料の上段に、4 月に提示した 1～6 街区全体の「国際交流拠点・品川」の早期実現に向けたまちづくりの基本計画と考え方について概要を示している。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に、人財・叡智、医療、水素 GX の 3 つの観点から取り組むことにより、1～6 街区全体で「国際交流拠点・品川」を実現していく。2 段階からは委員会の検討内容となる。まずは計画の見直しを含めた現地保存の検討として、我々で基本計画を見直し、6 街区南部において現地保存 110m を実現している。これに対し、全面的な現地保存を協議の出発点とする要望を受け、開発計画への影響について検証し、説明した。開発敷地に対して全面保存を行うと、地下掘削可能範囲が半分程度となること、大深度掘削を前提とする建築計画の実現は困難である、というところまでを 10 月の委員会で説明し、次の段階の協議に入っているということを前回の検討会議にお示しした。現在委員会では 2 つの論点がある。1 つ目は、信号機跡の現地保存。2 つ目は、海上築堤の鉄道らしい連続性を有する築堤部 100m 以上の現地保存である。信号機跡は、6 街区の建物と 5・6 街区をつなぐ地下車路の位置に干渉する位置にあたるため、第 54 回委員会の段階で現地保存が難しい旨を説明したところ、委員からデッキと地下車路を一体的に整備してはどうかという指摘を頂いた。これについてシミュレーションを行ったが、成立性の検証には事例が少なく詳細の構造検討や整備に時間を要するため難しいという結果を 11 月委員会で提示した。100m 以上の現地保存については、

11月、12月委員会で具体的な開発計画に落とし込んでシミュレーションを行った結果を提示した。5街区、6街区でそれぞれ100m以上の現地保存を行う場合の建築計画変更に伴う影響については、いずれのケースにおいても「国際交流拠点・品川」の実現に向けた3本柱の実装が難しく、かつ大深度工事となってしまうことや高層部が建築できない等、価値として2000～3000億円の棄損となることに加え、車両動線に課題があり安全性に問題がある建物となってしまうことを説明した。最後に5・6街区にまたがる形での100m以上の保存という検討を行った。5街区建物部と5・6街区間を合わせて100m以上の現地保存ということになるが、地下車路を線路直下に振り替えることと、5街区建物を切り欠くような形となるため、高層棟の棄損が発生するうえ、大深度工事を採らざるを得ない。その結果、「国際交流拠点・品川」の実現に向けた3本柱の実装が難しく、かつ2000～3000億円の価値棄損となる。一番下段は、6街区建物部と5・6街区間合わせて100m以上の現地保存を行う検討となるが、こちらも同じように「国際交流拠点・品川」の実現に向けた3本柱の実装が難しく、かつ2000～3000億円の価値棄損という検討結果であった。

[事務局 JR] 続いて参考資料1について説明する。これはJRの見解についてテキストとして記載してあるものとなるので、後ほど確認してもらいたい。

[事務局 JR] 参考資料2については、12月委員会の全体会資料の中で委員見解として示されたものである。このうち進捗の部分については谷川氏より説明を頂きたい。

[座長] 事務局から提案があったが、谷川氏から参考資料2の進捗部分について説明頂きたい。

[谷川氏] 参考資料2について説明する。12月委員会で提示した文書である。文化財的価値と保護措置については9月の段階の文書から基本的には変わっていない。更新した箇所は4ページ目の上から1/3程度の部分以降となる。10月及び11月のJR見解の問題点として3つ挙げた。1つ目は、文化財的価値について委員見解を出発点としたにもかかわらず、最終的な結論が大きく異なるという点であり、なぜそうなったのか、ということ。2つ目は、現地保存した遺跡の価値を評価したうえで開発計画を検討する必要があるのではないかということ。現地保存をすることで、まちづくりに新しい価値を創造することができるという点である。3つ目、6街区南部については9月の委員見解における保護措置では触れていない。北横仕切堤がどのような状況であるかを考える必要があり、築堤部100m以上の区間の現地保存と信号機跡の保護措置とは別に協議をしたいと考えている。こうした見解と共に、次の点を要望している。1点目は5・6街区を含めた5・6街区にまたがる部分の100m以上の現地保存の検討である。この要望に対しては、JRの説明にもあったが、1月の委員会で詳しく説明して頂くということである。2点目は、4月に提示された計画が基本計画段階にあるかどうかを確認したいということと、基本計画の策定の経過について説明してもらいたいということである。3点目はこれまでの5・6街区の

調査で発掘された遺構の具体的な状況が全体図の中に示されていないため、開発計画の平面・断面との関係を詳細に図示してもらいたいということである。高輪築堤は群杭、捨て石、海側石垣、開業期の盛土、複線期の盛土など様々な構成要素がある。これらが開発計画とどのように重なるかを検討の出発点として示してもらいたい。4点目は、5・6街区間の現地保存については検討中ということなので、継続して検討してもらいたいということである。ここがどうなるかは非常に重要である。5点目は、仮に委員の要望通りに現地保存をした場合、開発計画にどのような影響が起きて、どういう点をクリアすれば現地保存が可能なのかを説明いただきたいという点。最後に、4街区第7橋梁南横仕切堤跡の移築保存に関する検討経過と今後の見通しについての説明を求めている。いずれも12月の段階で示したので、これらの回答を1月委員会で回答を受ける状況であると認識している。

[座長] 委員会の先生方とJRの意見交換は有意義であるが、この場では行わない。双方の意見に食い違いがあると認識した。今の状況では、双方の意見の詰め方が足りないと思われるため、次回2月18日を予定している検討会議までに、もう少し議論し、1月、2月委員会で歩み寄ったうえで結論を出してもらえるとよい。委員会で結論が出ても出なくても協議状況を共有していただき、2月18日の検討会議ではそれらも踏まえた議論を行い、検討会議としての結論を出していけるとよい。なお、事務局の説明に4街区南横仕切堤の移築検討についての説明がなかったのをお願いしたい。

[事務局 JR] 12月の委員見解への回答として、1月にJRより文書で提示するよう依頼を受けている。検討自体に食い違いがあるという状況ではない。併せて4街区南横仕切堤の移築検討についても1月に説明することになっている。

[座長] 質問や意見はあるか。

[副座長] 参考資料3で、価値棄損の金額があるが、具体的な金額があるものは初めて見た。現地保存による開発価値毀損について、どのように計算したかわからないが、ものすごい金額である。都市部における開発の利益と文化財を保存する利益がぶつかった場合に、巨額の負担を誰が負うのか、というところに最終的に落とし込まれるものと思っている。これについて、文化庁や東京都教育庁の意見を聞きたい。民間事業者に対して、文化財の価値があるため保存してほしいというのは当然のスタンスであろう。しかし、数十億というオーダーであれば事業規模によっては、社会貢献だから寄付してくれという整理ができるかも知れないが、これだけ大きな額となるとどうすればよいのか。この問題はこれからほかでも出てくる可能性が十分あると考える。都市機能の高い場所で、保存すべき遺跡が出てきたというケースについて、見解があれば聞かせてほしい。

[文化庁] 見解があるわけではない。価値棄損の額をJRより提示されているが、まだ検討の途中なのでどうするかという意見はない。

- [稲葉氏] 4ページ～5ページが現時点でJRに出している検討事項だと思うが、参考資料3の下2つの図面では高さ関係や地下関係が分からないということか。私は建築なので分かったつもりでいるが、もう少し詳細の図面ということか。この図はまだ委員会では出されていなかったのか。
- [事務局 JR] この図は12月委員会で提示している。次回、JRとしての見解文書と一緒にご要望頂いた詳細図を提示するというになっている。
- [稲葉氏] 信号機跡の保存についてはJRから見解を出しているのか。
- [事務局 JR] 参考資料3に検討結果を示している。デッキと地下車路を限られた土地内に整備しなければならず、そこが信号機跡と干渉している。デッキと地下車路の構造を見直すことにより保存ができるのではないかと、というご要望をいただき、シミュレーションを行ったが、前例が少なく詳細な検討と協議を行うのに時間と費用を要するという説明をしている。
- [西村氏] 難しい議論が進められているが、外部から見ると100m以上という数値の根拠が見えてこない。何かあるのか。
- [谷川氏] 前回の検討会議において、4街区で検出された高輪築堤跡の写真を提示した。これを見たときに専門家を含めて、築堤の鉄道らしい景観がまさにこれであると認識した。信号機部分から少しカーブするような形で築堤が構築されている。それを南側から見たときの風景が非常に印象的であった。4街区は信号機部分を含む、できるだけ長い区間の現地保存を要望したが叶わなかった。これに対して、5・6街区も同じような状況であることが確認調査で明確にわかっているので、4街区で要望して果しえなかった鉄道らしい景観の現地保存をお願いしたいということである。なお、4街区の写真に示す赤枠の範囲が100mということである。従来、築堤部は第7橋梁の両脇で30mずつ、公園部で40mしか残されていない。従って今回、5・6街区において100m以上ということを要望した。その根拠は、4街区で実際に見た景観である。
- [西村氏] 確認となるが、現地保存するとしても地下1階駐車場辺りなので、ここで100mが景観として残せるようなものとしてはなかなか残せないのではないかと。ものとしては残るかもしれないが、周りが地下駐車場であり、見せられるものとして残せるところは限られると思う。それに対して景観として大事だと言われても、景観として残せない状態に対してはどう考えるか。
- [谷川氏] 基本的には現地に残すことが重要である。露出展示をするのかどうかは次の段階だと考えている。委員会では遺構の活用については議論していない。現地に残ることが重要であり、それがなければ活用もできない。現地に残すことが始まりである。
- [西村氏] 6街区南部に110m現地保存で残せるという最初の検討結果があったが、今までの話の中で同じようなものが続いていると言っておきながら、それはまだ調べていないから何も言えないというのはおかしいのではないかと。

- [谷川氏] この部分は北横仕切堤であり、高輪築堤本体ではない。高輪築堤に付属するものとして重要なのだが、要望しているのは高輪築堤本体の 100m 以上の現地保存である。
- [西村氏] 現実的な話として、100m 残すと非常にお金がかかるということである。5・6 街区の間の部分は、車両動線となる部分なので、何らかの形で残して、地上部に何らかの表示ができるということが現実的だと思う。間の部分からどこまで少しでも伸ばせるかが、現実的なところかと思われる。どこかで着地させないといけない。お互い 100% 満足はしないかもしれないが、どちらも価値を残せる道はなくてはならないという気がする。
- [座長] 有識者の一人として意見を言わせて頂きたい。世界遺産という観点で 30 年以上関わっているが、専門家委員会の意見を踏まえて JR が検討しているのは非常に頼もしいことと思っている。一方、これまで何度か言っているが、新橋横浜間の鉄道は重要な価値があるのにほとんど残っていない。問題はまちづくりとのバランスであり、大きな課題である。旧門司港駅の問題については残念ながらこういう会合も一切なく、結果としてすべて破壊された。一番残念なのは、何も残せなかったことである。これに対し、ここでは色々な議論が進められている。こちらでも何度か言っているが、新橋横浜間の鉄道は日本の近代史にとってとても重要である。絹産業遺産の富岡製糸場はしっかりと残っているため世界遺産にできたが、新橋横浜間の鉄道はほとんど残っていない。少しでも残そうという努力は非常に重要である。ただし、まちづくりとの関係、100m がいいのか 50m でいいのか。まちづくりに悪影響がない長さならよいのだが、まちづくりの中核となる施設が成立しないと問題であろう。申し訳ないが、その長さの根拠についての説明が今一つ充分ではないと思われる。信号機跡に関してはよく理解できるので JR は検討してもらいたい。写真からの印象だけでは、数値的な根拠としては乏しい。これは 30 年こうした問題に関与してきた人間の意見として捉えていただきたい。
- [稲葉氏] 100m の根拠について、100m が絶対値ではないと思うが。
- [谷川氏] 100m 以上と言っているので、150m でも 200m でもよい。まだ 1～4 街区の調査報告書を作成している最中なので、あくまで私の直感なのだが、おそらく高輪築堤の工区は 30m くらいの単位になっているという印象を現場で持った。30m ごとに土層断面図を作っているが、遺構の状況を見ていると、工区はほぼ 30m 程度でよさそうではないかと思っている。すると工区 2 スパンで 60m、工区は比較するのに 1:1 ではなく最低でも 3 つ以上はないと状況が分かりにくい。したがって金太郎飴のようなものが連続してあるわけではなく、高輪築堤は造り方が多様であり、そうした長い区間を残せば、その多様性を保存することができる。そういう意味からいうと、短い区間だけ残せばよいというものではない。工区を念頭に置いた場合、短い区間では本当の意味での現地保存にはならないと思っている。

- [座長] 4街区の写真のように、5・6街区でもその100mの範囲を示してもらえるとわかりやすい。
- [谷川氏] これまで確認調査において遺構が確認されているので、4街区と同じような状況にあることは明らかである。
- [座長] 私の考えだが100mの根拠は十分ではなく、それによってまちづくりの価値が損なわれるなら、50mでも残せれば、十分ではないかと思う。ゼロでは困るが。なぜ100mなのか、納得はできない。
- [谷川氏] 高輪築堤跡の文化財的価値という話のときに、築堤部の多様性という観点では、100m以上あったほうがよいということである。30mくらいが工区割だと思われる中で、短い長さだと工区割の多様性が残らないということになる。
- [座長] 問題はそれがまちづくりに悪影響を与えないで実現できればということだが、まちづくりに大きな影響が出るという前提で質問をしている。
- [谷川氏] それを委員会で議論している訳であって、ここで私が発言することはない。
- [副座長] 100mの根拠はよくわからないが、谷川氏が前回説明した曲線部が残るということに意味があるということだと思う。事業者はこれを残そうとすると相当困難なことになる。景観そのものは失われており、海の中を走るような景観は全く残っていない。文化庁が価値棄損分を補償するというので現地保存できたとしても、地下でそれを見ることができのかどうかという問題がある。地中に埋めておいても保存が大切だという意見があったが、道路の下の部分はおそらく保存はできる。八ツ山の方に進む南の部分は線路の下に入り込んでいるが、かなりの部分が地中に残ることになる。また、羽田空港アクセス線の所で築堤が実際にあることがわかってきているが、ここもある程度の距離の保存ができています。こうした部分の問題をどうするかという状況になった場合、将来、線路下の調査ができる時代になるかもしれず、そのあたりが救いではないかと考えている。現実問題として、街区が小さい場所に遺構が存在しているという状況に対して、長い区間の共存は非常に難しいと考える。開発をとるか、保存をとるかという二者択一の議論は現実的ではない。1mでも多く残せれば良いと考えるべき場所だと思う。委員会の回数を増やしてでも議論を詰めていただきたいと思う。このままだとスタックしたまま身動きが取れなくなる可能性がある。
- [座長] 色々な意見が出て繰り返しになるので、1月・2月委員会の検討結果を待ちたい。
- [谷川氏] 1月のJR見解の内容による。それに対して2月に委員がどういう意見を出すかは、1月のJR見解の内容による。議論をいたずらに時間を引き延ばしているつもりはない。議論は徐々に具体的な部分に入りつつあることを理解してもらいたい。フリーズしているわけではなく、考え方として徐々に話が詰まってきているという印象を持っている。委員が決めるのではなく、協議をしている段階である。

- [稲葉氏] 1月委員会でどういう資料をJRが出すかということだが、参考資料3の下、2つの検討案が多少でも動くのかどうか。もしこのままの案で出されたら、同じことの繰り返しになっていくと思う。
- [谷川氏] 2つの検討案は12月委員会において、図面だけ出されたものである。よくわからなかったので文書での提示を要望している。
- [座長] 今日のこの議題はここまでとしたい。双方検討したうえで、1月、2月委員会で結論を出してもらいたい。そこで結論が出て出なくとも、2月18日の検討会議においては検討会議としての意見をまとめるという形にしたいと思う。

## 2) 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

- [事務局 JR] 資料1と別紙2について説明する。本日の検討会議をもって助言を取りまとめるわけではないということ承ったが、本日は、これまで検討会議でご議論を頂いたまちづくりの在り方、高輪築堤の価値継承のあり方、これまでと今後の取り組みなどの議論を踏まえて、改めて5・6街区におけるまちづくりと意義のある高輪築堤の保存・継承のあり方について意見を伺いたい。これは次回以降の検討会議のとりまとめに向けた議論と考えている。別紙2-1で、検討会議でこれまで議論した内容を示した。一般論として、優先順位は現地保存・移築保存・記録保存の順になると思うが、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、典型的なものや特徴的なものを残す、どうしても現地に残せない場合は次善策として移築も有益、という内容である。JRの基本的な考え方としては1～6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けたまちづくりを行うことと、高輪築堤の保存・継承の両立を一体的、連続的に取組んでいくことである。別紙2-2で、高輪築堤の位置が開発計画とどのような位置関係にあるかを示している。別紙2-3では委員会及び検討会議の2つの会議体で議論して頂いていることを示した。まちづくりにおいては、品川駅から1～6街区全体に繋がるネットワークの完成を目指していく。2030年代初頭の早期実現を目指しており、まちづくりと文化財保存の両立の考え方について、とりまとめをお願いしている。別紙2-4では、まちづくりで大切にしていこう考え方を示している。地球益の実現を目指し国際イノベーション拠点を実現するということに重点的に取り組むために、特に5・6街区では人財叡智・医療・水素GXと言った、まさに日本の社会課題の解決に資する拠点を作っていきたいと考えている。ネットワークの形成の観点では品川駅から高輪ゲートウェイ駅、そして周辺のまちへと人、車両、エネルギーをつなげていくことを軸に考えている。資料2-5では、3～6街区での2階から上の部分の具体的な機能を示している。資料2-6では、まち全体での建物用途を示している。5・6街区においては品川周辺の拠点となるような機能を検討している。資料2-7では高輪築堤とまちづくりとして、近代化の象徴としての鉄道発展の歴史を伝えるために、どのような展示や公開を計画しているかという内容を示している。資料2-8はこれまで検討会議で頂いた意見を整理したものを載せている。資料1にある通り、これまでの資料や議論

を踏まえて取りまとめに向けて特に重視すべき観点などがあれば、ご意見を伺いたい。

[座長] 資料はよくできている。資料 2-8 にも新橋横浜間鉄道の重要性が書かれているが、それをしっかりと説明する展示場をしっかりと作ってほしい。この展示場をどこに作るのか。

[事務局 JR] 高輪築堤については、2 街区・3 街区で現地保存、公開を行う。2027 年度末の公開を目指して工事を進めている。29km の価値を含めた情報発信としては、3 街区建物内に展示スペースを計画している。これは 2025 年度末の建物公開に合わせてオープンさせる。築堤公開まではプレ展示を考えている。それ以外の公園部や品川駅に情報発信の拠点を整備していきたいと考えている。

[座長] 大宮の鉄道博物館は子供向けのコンテンツが中心である。JR 西日本が作っている京都駅付近の鉄道博物館は、鉄道史をよく示している。これを作るにあたっては、JR 西日本の博物館をよくチェックして、それを踏まえて日本の鉄道史全体が分かるようにしっかりと作ってもらいたい。

[副座長] 西村氏の発言にあったデザインについて、4 街区までは建物ができているので今からは難しいが、5・6 街区はこれからなので、早い段階でグランドデザインとして、景観としては失われているが日本の発展の基礎となる鉄道が引かれたというメモリーを持つ場所だというデザインを検討してもらいたい。史跡としての価値は莫大なものと思う。それを後世の人が、メモリーとしてここにそれがあったということを理解できるようなデザインを要望したい。

[西村氏] 本日、高輪築堤は 100m 以上あると実感できるという議論があった。2 階のデッキレベルでいいので 100m を実感できる空間を作ってほしい。地下に埋まっただけで壊れているかもしれないが、ここに築堤があつて、こういうように線路が引かれていたということが感じられると良い。ここにはこういう風景があつたのだということが来訪者にわかることは、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大事なことだと思う。もう一つ、資料 2-7 について抜けていると思う点がある。この鉄道に乗った人たちが感じたり、書いたりしたものがあると思う。明治天皇も横浜から乗っており、色々な人がこの鉄道に乗って、その時にどんなことを感じたか、考えたのか、ということが重要であると考えます。欧米訪問団が乗ったのは何故か、それは向こうに行って初めて汽車に乗ったのでは恥ずかしいため、鉄道に乗ったことがあるという経験が大事だったからである。明治初期の人々の想いがとても影響している。それが成功したので鉄道開発がすごい勢いで国内に広く展開されていったことにも繋がる。こうしたことがもっと語れるはずであり、これが現物、デザイン、そういう物と合わせてこの場所にあるということ、そしてこれが根源であり、現在の開発に繋がっていると考えている。そういうことが分かるようなデザインを検討してもらいたい。

[稲葉氏] 資料 2-7 の展示についてはこれでよいと思われる。

[事務局 JR] 本日も欠席の本保氏のコメントを代読する。両立のあり方に関する整理は、品川全体のまちづくりがどのような影響を受けるのかという観点で整理するとよいと考える。5・6街区が形成されないと街が分断される。事業性の不成立に伴い、社会課題の解決に向けた取り組みも実現出来なくなる。これらは「国際交流拠点・品川」の実現自体にも影響を与える要素と考えられる。保護措置の理想的な形として 100m 以上の現地保存があるという見解は理解できるが、なるべくその価値を保持し、継承する形が他に全くないのかという観点を議論してもらいたい。100 点満点ではなくとも全体として 100 点に近似する形での価値継承ができれば、それは意味があるものと考えている。

[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強く申したい。

[座長] 議論は以上とする。

### 3 本日の議事概要確認

[事務局 JR] 本日の議事は、来年 1 月 7 日の委員会で共有したい。本日の議事概要について、この場で説明して確認いただくという形をとりたい。

[座長] いつもの通り、文書で回してもらいたい。今日の議論に結論はないが、どんな意見が出ているかを文章で確認したい。1 月 7 日の委員会には間に合わないが、そちらの方は本日谷川氏も出席していることもあるので、共有方法は事務局に任せる。

[事務局 JR] それでは、事務局が議事概要を作成し、1 月 7 日の委員会で共有させて頂く。

### 4 その他

[座長] 他になければ閉会とする。

### 5 閉会

[事務局 JR] 本日頂いた意見は今後の検討に活かしていく。次回の第 19 回は 2 月 18 日を目途に改めて調整させていただく。場所は JR 東日本現地会議室を予定し、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

## 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。

→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い。
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	【④4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 ご要望 I、IV、V、問題点 A への回答

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

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

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

###### ◇検討内容

計画の見直しを含め、開発計画と現地保存の両立の検討を、以下の①～⑥にて実施

- ① 6 街区南部における計画見直しを含めた現地保存の検討
- ② 5街区において、築堤を受け替えて現地保存を検討(A案)
- ③ 5街区において、築堤を跨いで現地保存を検討(B案)
- ④ 5街区において、築堤を避けて現地保存を検討(C案)
- ⑤ 6 街区において、築堤を避けて現地保存を検討
- ⑥ 5.6街区間における計画見直しを含めた現地保存の検討

◇結果

- ①は、歩行者デッキの構造計画等を変更することにより、第 8 橋梁部北横仕切堤を含む範囲の現地保存を実現
- ②・③は、施工方法により築堤の破壊や劣化が生じ、良好な保存環境確保に課題
- ②～⑤は、車路ネットワーク等が不成立であり、さらに工事費の増加や建物収益床の減少により事業性が成立しない
- ⑥は、張り出し遺構(信号機跡)が、6街区計画建物北端部と5・6街区間地下車路の両方に干渉

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

◇検討内容

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

◇検討結果

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

③第 59 回委員見解に対する検討結果 【別紙4】

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

◇検討内容

以下のパターン(⑧～⑭)で現地保存の検討を実施

- ⑧ 5・6街区間のデッキと地下車路・設備洞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、ご助言を頂き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。

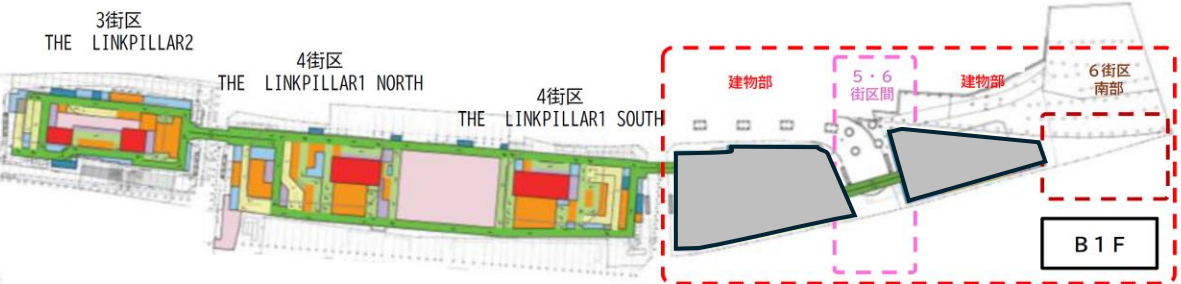
今般の当社見解についてご理解をいただいたうえで、すみやかなご助言の取りまとめをお願いいたします。

これまでの検討結果の取りまとめ

基本計画 第54回委員会(2025年4月)

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

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



人財・叡智  
～異才が輝く知の創国～



秀でた才能の発掘・伸長  
リスキリング  
構想例：社会人大学、  
国際バカロレア教育

医療  
～健康寿命100歳社会～



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

水素・GX  
～水素都市モデルの創造～



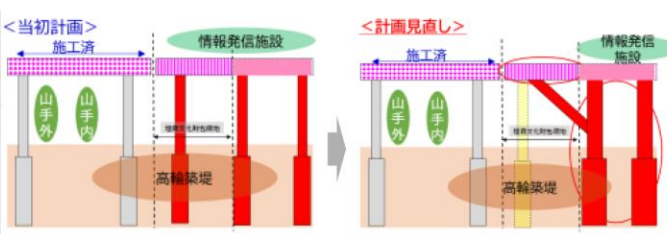
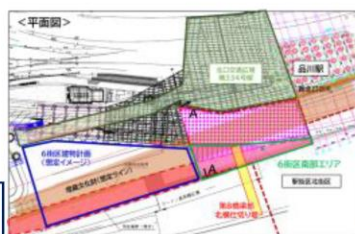
ゼロカーボン達成  
街のレジリエンス確保  
実装例：水素燃料電池、  
水素ステーション

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

○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

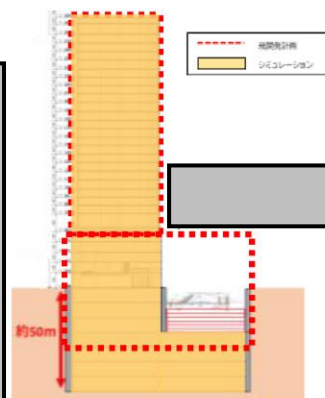
5街区 高輪築堤を受け替えた構造による現地保存の検討 第54回委員会(2025年4月)

・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

- 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

5街区地下1階平面図

非公開資料



参考資料 1-1-2

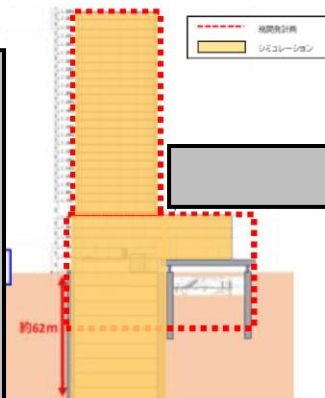
5街区 高輪築堤を跨いだ構造による現地保存の検討 第54回委員会(2025年4月)

・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

- 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

5街区地下1階平面図

非公開資料



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)

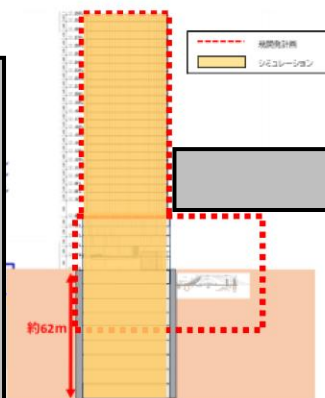
大規模機械式駐車場が配置できず、平面駐車場を地下深くに整備せざるを得ない

- 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

5街区地下1階平面図

非公開資料



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)

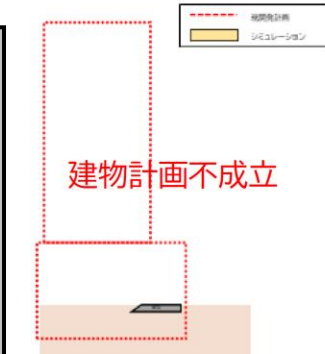
高輪築堤面積が建物範囲の大部分を占め建物コアや駐車場等が不成立

○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

6街区地下1階平面図

非公開資料

建物計画不成立

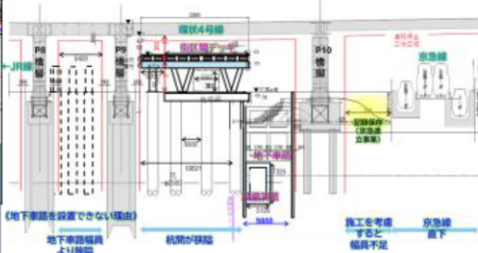
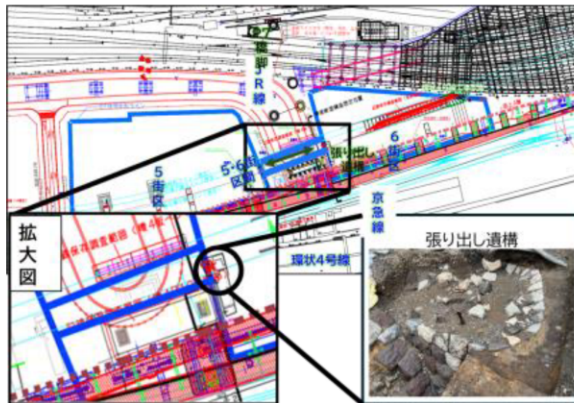


参考資料 1-1-5

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

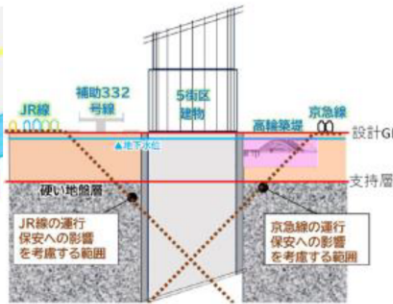
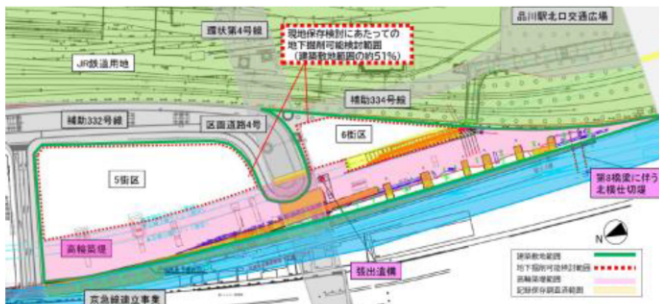


参考資料 1-⑥

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

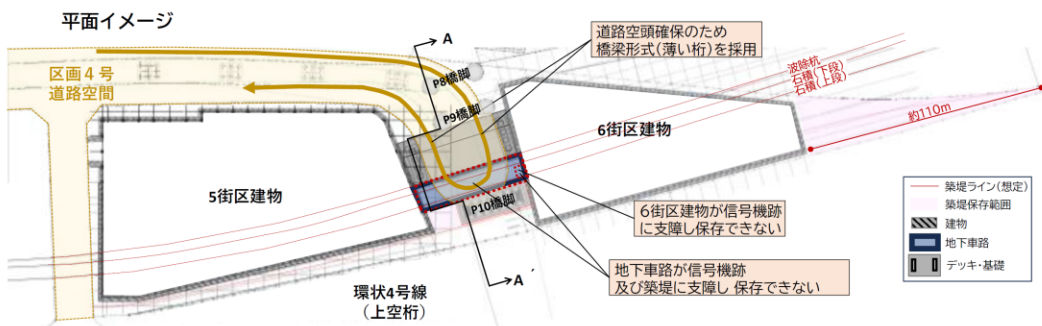


参考資料 1-⑦

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

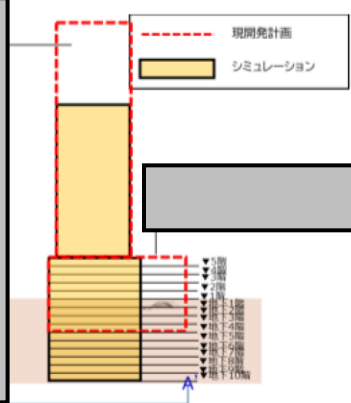


参考資料 1-⑧

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

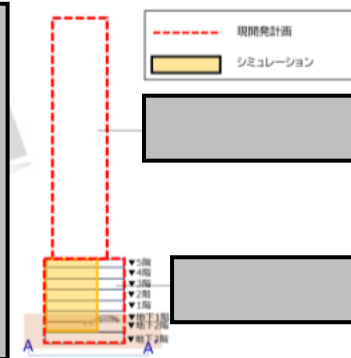


参考資料 1-⑨

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

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

○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



参考資料 1-⑩

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 第62回委員会(2025年12月)

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

↓

- 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 | ⑪

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 第62回委員会(2025年12月)

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

↓

- 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 | ⑫

<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 第63回委員会(2026年1月)

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

↓

- 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

別紙 4 | 1

<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 第63回委員会(2026年1月)

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

↓

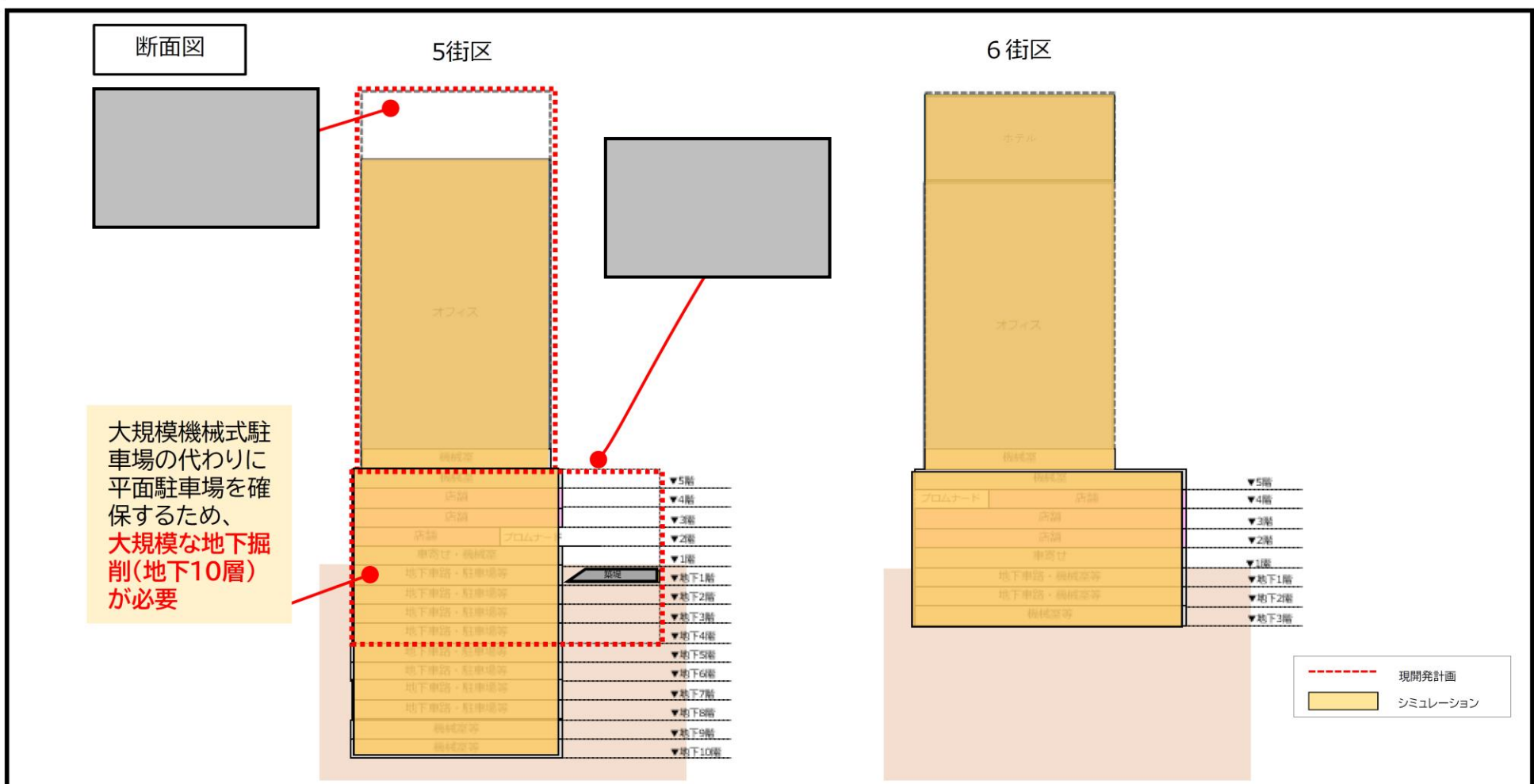
- 2,000億～3,000億程度の価値棄損
- 日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難
- 車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題

非公開資料

別紙 4 | 2

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

## 非公開資料



### ■開発計画への影響

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

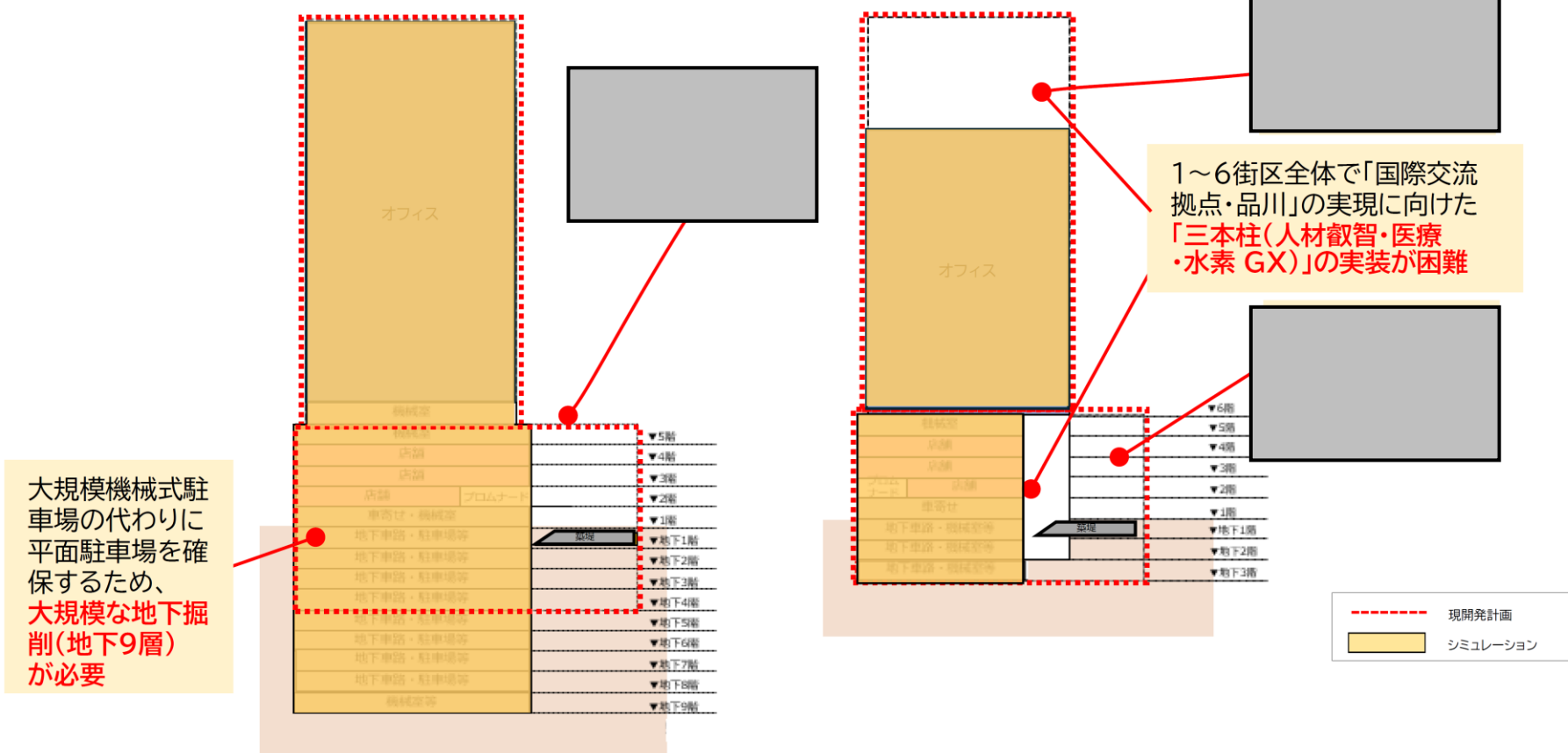
5街区建物部(25m)と5・6街区间(50m)6街区建物部(25m)において、  
築堤部100m以上を現地保存をした場合の開発計画

非公開資料

断面図

5街区

6街区



■ 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。
- 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。

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。

(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。

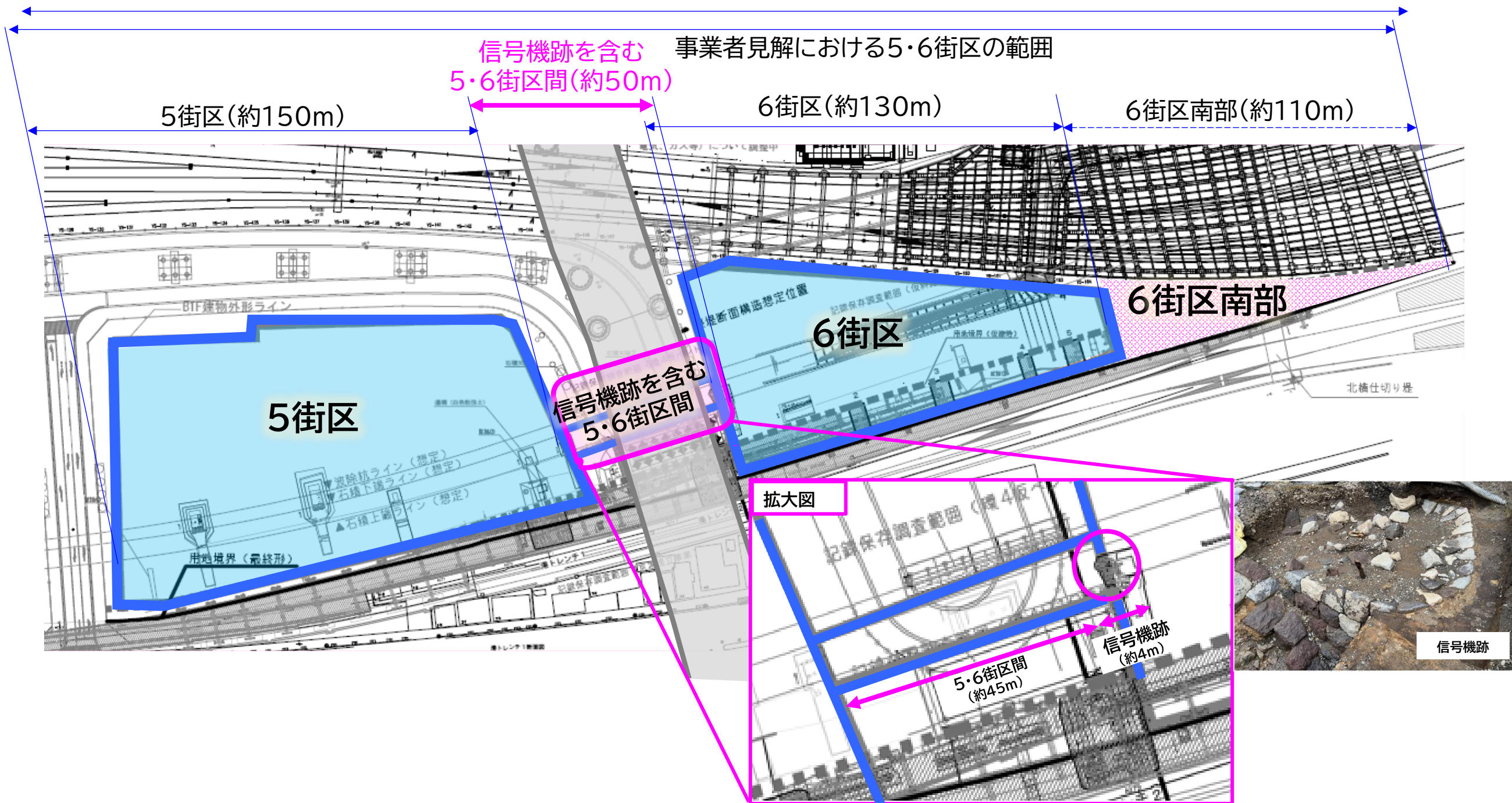
以上、1月7日第63回高輪築堤調査・保存等検討委員会において示されたJR見解に対する委員見解を提示する。

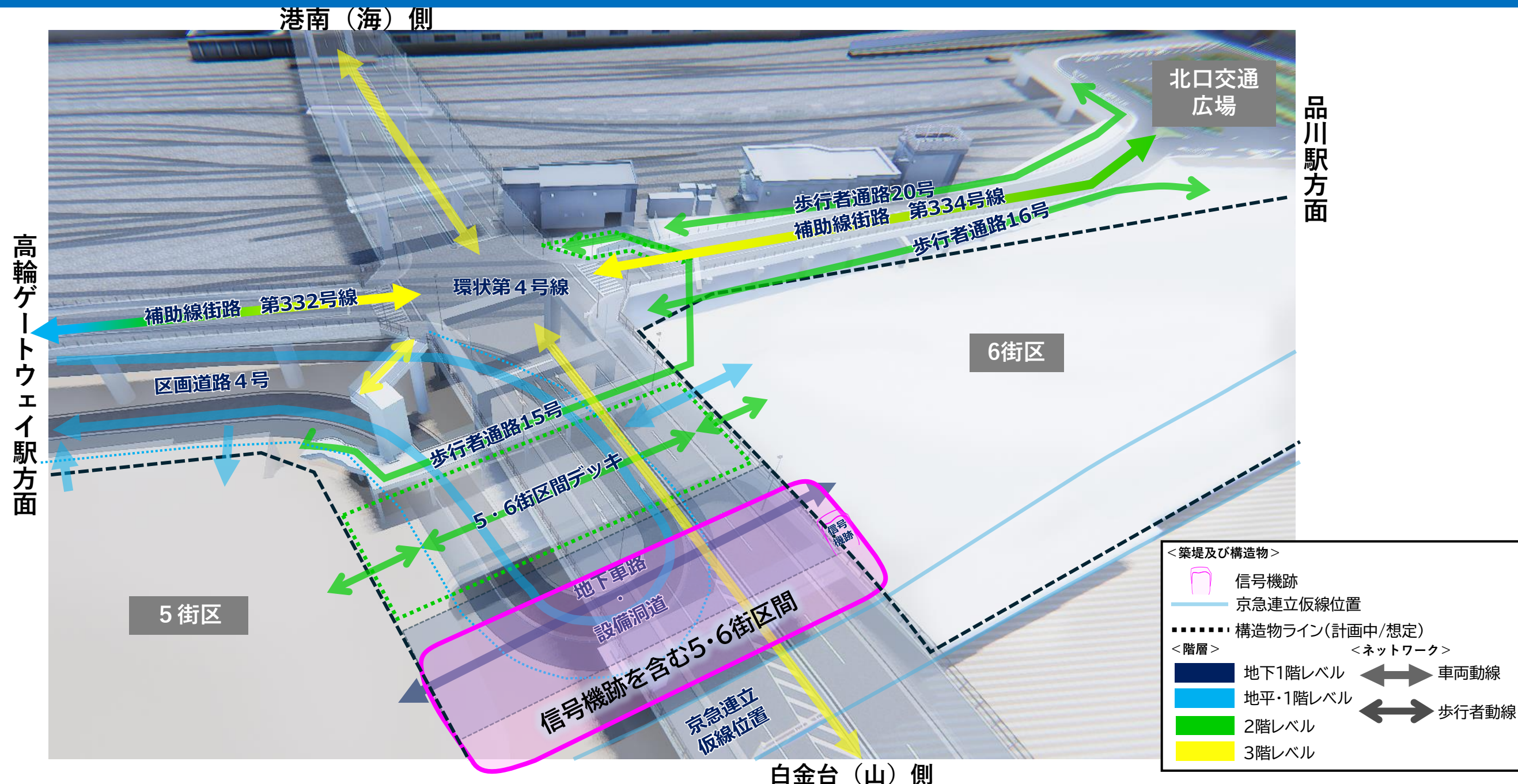
# 信号機跡を含む5・6街区間における高輪築堤の保存・継承とまちづくりとの両立のあり方について

2026年2月4日開催の高輪築堤調査・保存等検討委員会において、以下の委員見解(5)が示された。

- 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。
- 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。

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)





**【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



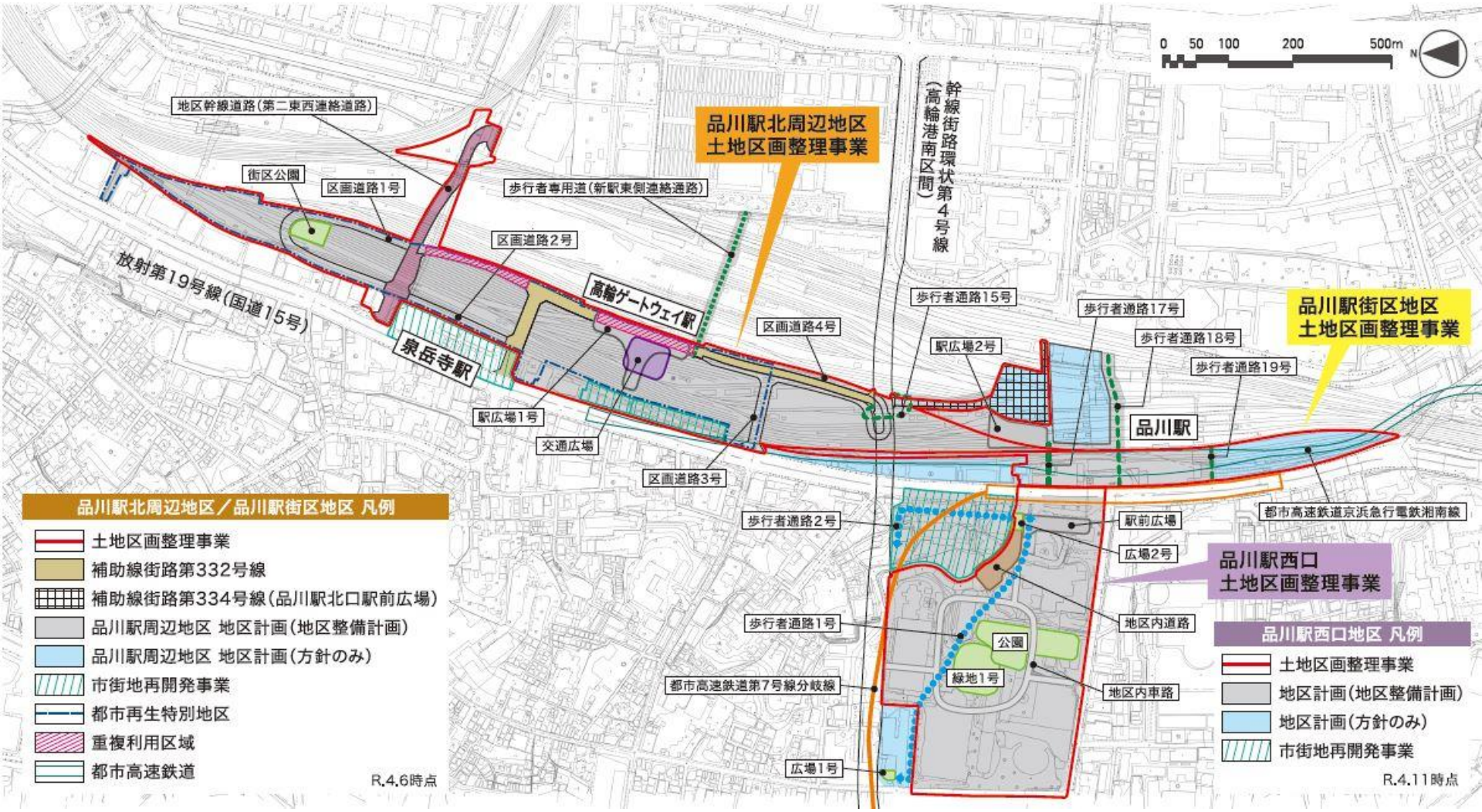
# 説明資料(信号機跡を含む5・6街区間について)

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



## 品川駅北周辺地区/品川駅街区地区 凡例

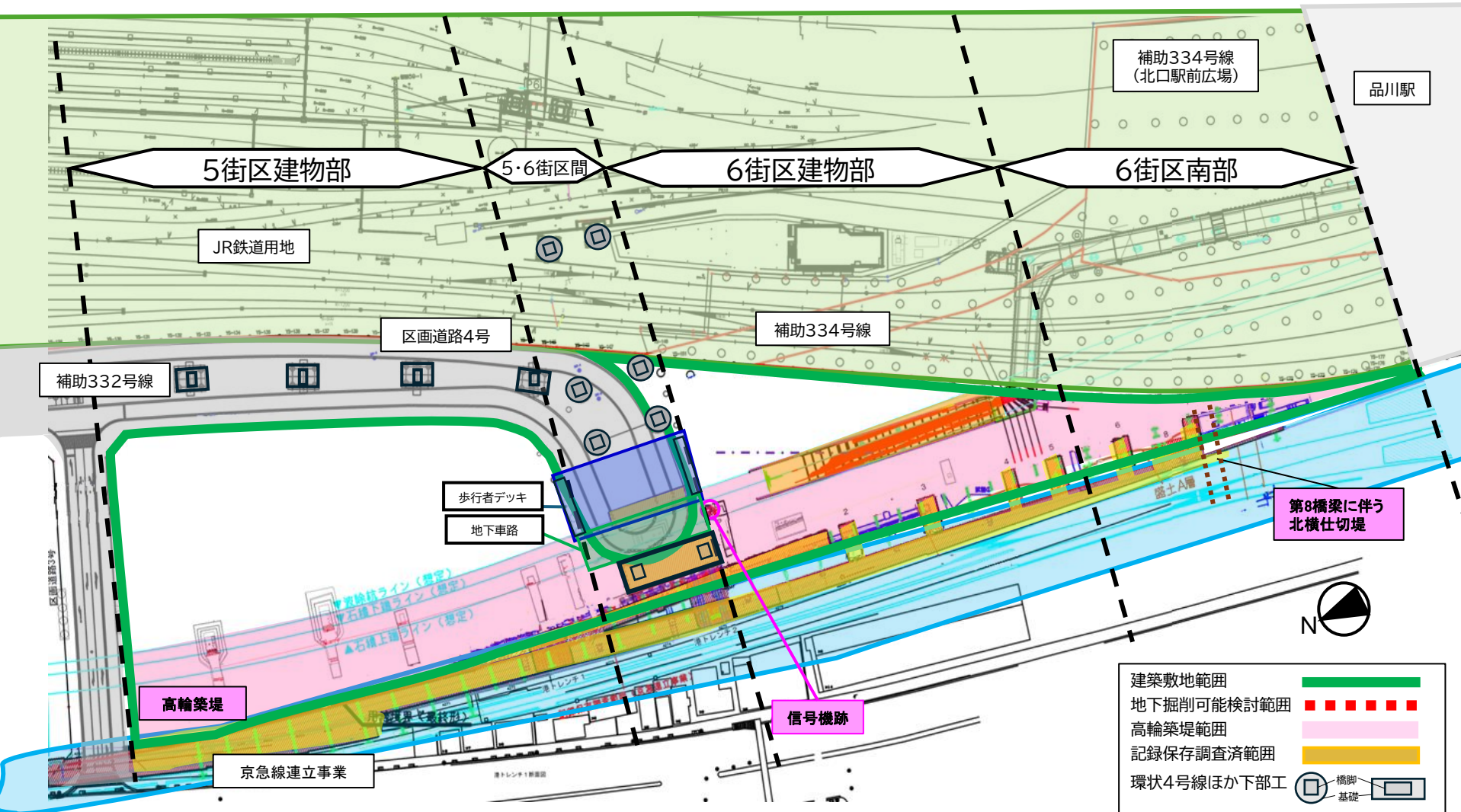
- 土地区画整理事業
  - 補助線街路第332号線
  - 補助線街路第334号線(品川駅北口駅前広場)
  - 品川駅周辺地区 地区計画(地区整備計画)
  - 品川駅周辺地区 地区計画(方針のみ)
  - 市街地再開発事業
  - 都市再生特別地区
  - 重複利用区域
  - 都市高速鉄道
- R.4.6時点

## 品川駅西口 土地区画整理事業

### 品川駅西口地区 凡例

- 土地区画整理事業
  - 地区計画(地区整備計画)
  - 地区計画(方針のみ)
  - 市街地再開発事業
- R.4.11時点

# 信号機跡を含む5・6街区間について



「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

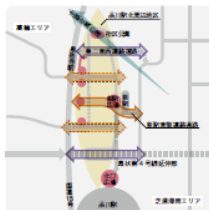
3 この街のつくりかた

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。

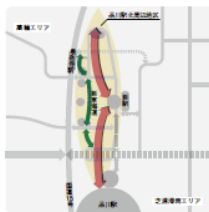
- 凡例
- 広場等
  - ⇄ 新駅広場と新駅東側連絡通路を中心とした東西のつながり
  - ⇄ 広場等を中心とした空間・視線のつながり
  - ⇄ 道路整備による東西のつながり



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。

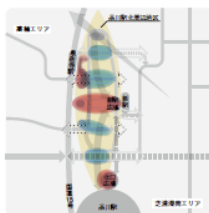
- 凡例
- ⇄ デッキを中心とした歩行者ネットワーク
  - ⇄ 地上の歩行者ネットワーク



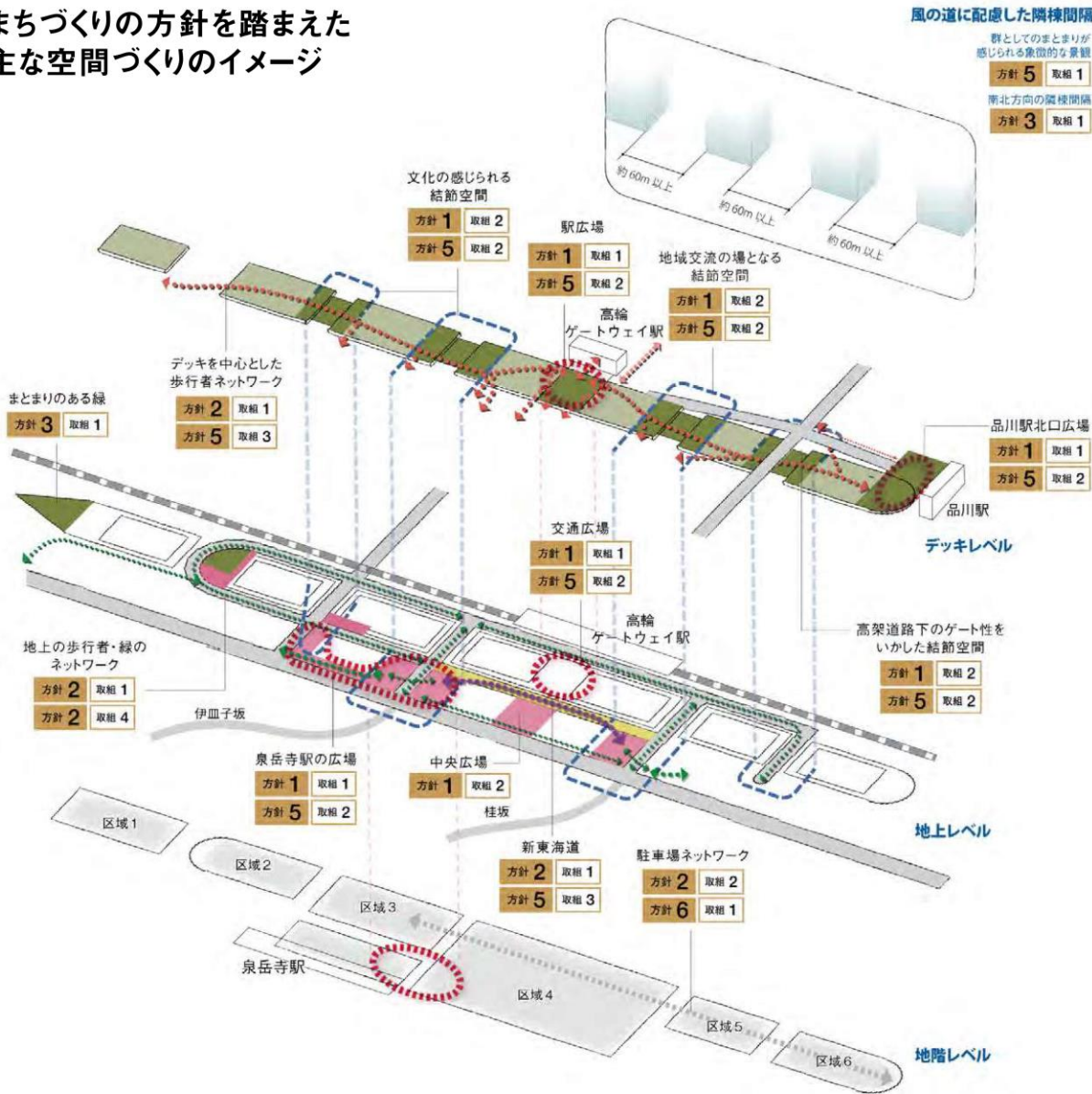
結節空間 東西のつながりと南北の軸が交差する結節空間をつくる。

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

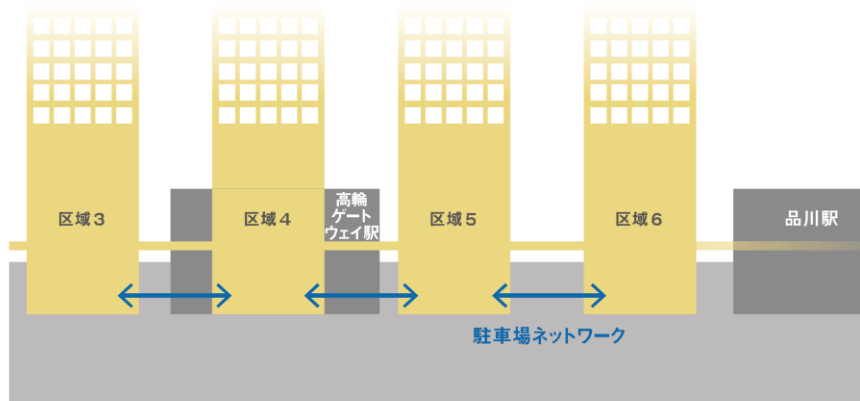


- 方針 1 駅と街をつなぐ。**
- 取組 1 駅と街をつなぐ広場
  - 取組 2 街と地域をつなぐ結節空間
- 方針 2 街全体を賑わいでつなぐ。**
- 取組 1 歩いて楽しい歩行者ネットワーク
  - 取組 2 安全な道路ネットワーク
  - 取組 3 新しいモビリティの導入
  - 取組 4 緑のネットワーク
  - 取組 5 築堤をまちづくりの中で保存・活用
- 方針 3 風と緑で空間をつなぐ。**
- 取組 1 風の道とまとまりのある緑
  - 取組 2 場所ごとの空間特性に応じた壁面の位置
- 方針 4 世界から人々を引き寄せる。**
- 取組 1 世界から人々が集う、発見・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

## 公共交通の利用促進に取組み、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場台数の適正化、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。



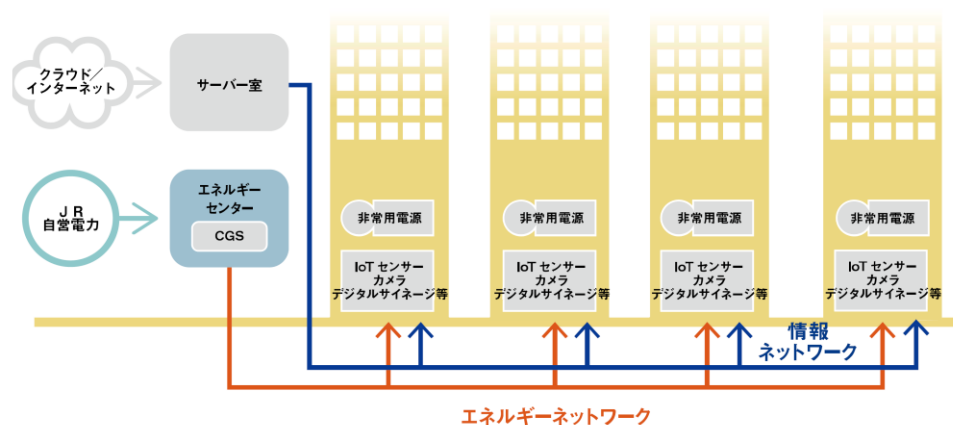
駐車場ネットワークのイメージ

## 災害に強いエネルギー・情報インフラの実現に取り組む。

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

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

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