# 第 21 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 7 月 27 日（月）14:30～16:30

場所：JR 東日本　現地会議室

## 次　第

【全体会】

1. 開会

2 運営要領改訂　【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」の意見交換

1）まちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向けた議論の進め方について　【資料2】

2）「信号機跡を含む5・6街区間の現地保存」に係る協議体における検討・協議結果について　【資料3】

3）（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4】
・第 66 回調査・保存等検討委員会資料　【参考資料 1】
・第 69 回調査・保存等検討委員会資料　【参考資料 2】

4）高輪築堤の保存・継承とまちづくりとの両立について　【資料5】

4 その他

5 閉会

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

【資料１】

# 「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　運営要領

（名称）

第1条　本会は、「「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。）と称する。

（目的）

第2条　検討会議は、品川駅北周辺地区土地区画整理事業区域（以下「北周辺地区」という。）及び品川駅街区地区土地区画整理事業区域（以下「駅街区地区」という。）における事業者である東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR 東日本」という。）及び京浜急行電鉄株式会社 （以下「京急」という。）が設置する。検討会議は、北周辺地区及び駅街区地区において発見された高輪築堤その他文化財等に関して、「高輪築堤調査・保存等検討委員会」等と連携し、文化財的価値を踏まえ、幅広い視点から高輪築堤等の価値および保存・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検討し、事業者に助言を行う。

（検討会議の体系）

第3条　前条の目的に照らし合わせ、高輪築堤その他文化財等を包括する事項については、全体会にて検討する。

2. 検討会議は、区域毎に部会を置く。各々の名称は以下の通りとする。
   ・「北周辺部会」（以下「部会①」という。）
   ・「駅街区部会」（以下「部会②」という。）

＜部会①運営要領＞

（検討事項）

第4条　部会①は、北周辺地区における高輪築堤等に関し、その理解を深めるとともに、幅広い視点から、高輪築堤等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検討を行う。

（構成）

第5条　部会①の構成は、別紙の有識者、オブザーバー及び事業者（以下あわせて「構成員」という。）とする。

2. 有識者は、JR 東日本から委嘱された者とする。
3. 有識者の任期は 2 年間とする。ただし、2 年を超えて部会①が継続する場合は、再任を妨げない。
4. 部会①には、座長及び副座長を各 1 名置くこととし、有識者の中から事務局が推薦し、有識者の合議を経て決定する。
5. 座長は、部会①を代表し、検討会議の円滑な運営と進行を担う。
6. 座長が欠席の場合は、副座長がその職務を代理する。座長及び副座長が欠席の場合は、職務を代理する者を有識者の中から事務局が推薦し、有識者の合議を経て決定する。
7. オブザーバーは関係する行政機関等とする。なお、オブザーバー及び事業者が議題の追加を希望する場合は事前に事務局と調整を行うものとする。

8. オブザーバーとして適任者がいる場合は、事務局の推薦に基づき部会①の合議を経て追加することができる。

（検討会議）

第6条　部会①は事務局が招集する。

2. 部会①は、有識者の過半数が出席しなければ開催することができない。
3. 部会①は、出席有識者の合議をもって進めるものとする。ただし、欠席有識者が予め議事の説明を受け、意見を表明した場合は、当該欠席有識者の意見も議事に含めるものとする。

（公開）

第7条　部会①は非公開とする。

2. 部会①資料及び議事録は、個人情報に関わる事項及び部会①により知り得た秘匿情報以外は原則公開とする。但し、座長が必要と認める場合には、非公開とすることができる。

（事務局）

第8条　部会①の事務局は、JR 東日本　TOD 企画部に置く。

（関係者の出席）

第9条　部会①において事務局が必要であると認めるときは、専門的見地から構成員以外の者（以下「関係者」という。）の出席を求め意見又は説明を聴くことができる。

（守秘義務）

第10条　構成員及び関係者は、検討会議で知り得た情報を事務局の許可なく第三者に漏えいしてはならない。その職務を退いた後も同様とする。

（その他）

第11条　この要領に定めるもののほか、部会①の運営その他必要な事項は、事務局が部会①に諮り合議のうえ定めるものとする。

＜部会②運営要領＞

（検討事項）

第12条　部会②は、駅街区地区における高輪築堤等に関し、その理解を深めるとともに、幅広い視点から、高輪築堤等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検討を行う。

（構成）

第13条　部会②の構成は、別紙の有識者、オブザーバー及び事業者とする。

2. 有識者は、京急から委嘱された者とする。
3. 有識者の任期は 2 年間とする。ただし、2 年を超えて部会②が継続する場合は、再任を妨げない。
4. 部会②には、座長及び副座長を各 1 名置くこととし、有識者の中から事務局が推薦し、有識者の合議を経て決定する。

5. 座長は、部会②を代表し、検討会議の円滑な運営と進行を担う。
6. 座長が欠席の場合は、副座長がその職務を代理する。座長及び副座長が欠席の場合は、職務を代理する者を有識者の中から事務局が推薦し、有識者の合議を経て決定する。
7. オブザーバーは関係する行政機関等とする。なお、オブザーバー及び事業者が議題の追加を希望する場合は事前に事務局と調整を行うものとする。
8. オブザーバーとして適任者がいる場合は、事務局の推薦に基づき部会②の合議を経て追加することができる。

（検討会議）

第14条　部会②は事務局が招集する。

2. 部会②は、有識者の過半数が出席しなければ開催することができない。
3. 部会②は、出席有識者の合議をもって進めるものとする。ただし、欠席有識者が予め議事の説明を受け、意見を表明した場合は、当該欠席有識者の意見も議事に含めるものとする。

（公開）

第15条　部会②は非公開とする。

2. 部会②資料及び議事録は、個人情報に関わる事項及び部会②により知り得た秘匿情報以外は原則公開とする。但し、座長が必要と認める場合には、非公開とすることができる。

（事務局）

第16条　部会②の事務局は、京急に置く。

（関係者の出席）

第17条　部会②において事務局が必要であると認めるときは、専門的見地から構成員以外の者の出席を求め意見又は説明を聴くことができる。

（守秘義務）

第18条　構成員及び関係者は、検討会議で知り得た情報を事務局の許可なく第三者に漏えいしてはならない。その職務を退いた後も同様とする。

（その他）

第19条　この要領に定めるもののほか、部会②の運営その他必要な事項は、事務局が部会②に諮り合議のうえ定めるものとする。

（別紙）検討会議名簿　　（敬称略）

| | | | 部会① | 部会② |
|---|---|---|---|---|
| 有識者<br>（座長） | 松浦　晃一郎 | 第８代ユネスコ事務局長 | ○ | ○ |
| 有識者<br>（副座長） | 木曽　功 | 元ユネスコ日本政府代表部特命全権大使 | ○ | ○ |
| 有識者 | 稲葉　信子 | 筑波大学　名誉教授<br>元国際機関 ICCROM 事務局長特別アドバイザー<br>静岡県富士山世界遺産センター 館長 | ○ | ○ |
| 有識者 | 中井　検裕 | 東京科学大学名誉教授<br>IBS 計量計画研究所（非常勤）<br>MINTO 機構(一般社団法人 民間都市開発推進機構) | ○ | ○ |
| 有識者 | 西村　幸夫 | 東京大学　名誉教授<br>國學院大學　名誉教授 | ○ | ○ |
| 有識者 | 本保　芳明 | 国連世界観光機関（UNWTO）駐日事務所　前代表<br>アジア太平洋観光交流センター理事長 | ○ | ○ |
| 有識者<br>オブザーバー | ※老川　慶喜 | 立教大学　名誉教授 | ○ | ○ |
| 有識者<br>オブザーバー | ※小野田　滋 | 鉄道総合技術研究所　アドバイザー | ○ | ○ |
| 有識者<br>オブザーバー | ※古関　潤一 | 東京大学名誉教授<br>ライト工業株式会社　R&D センター<br>テクニカルオフィサー | ○ | ○ |
| 有識者<br>オブザーバー | ※谷川　章雄 | 早稲田大学　人間科学学術院　名誉教授 | ○ | ○ |
| オブザーバー | 文化庁　文化資源政策・記念物課　史跡部門 | | ○ | ○ |
| オブザーバー | 文化庁　文化資源政策・記念物課　埋蔵文化財部門 | | ○ | ○ |
| オブザーバー | 港区教育委員会事務局　教育推進部　図書文化財課 | | ○ | ○ |
| オブザーバー | 港区 街づくり支援部　品川駅周辺街づくり担当 | | ○ | ○ |
| オブザーバー | 東京都　教育庁　地域教育支援部　管理課 | | ○ | ○ |
| オブザーバー | 鉄道博物館　学芸部 | | ○ | ○ |
| オブザーバー | 東京都　建設局　道路建設部　道路橋梁課 | | ○ | |
| オブザーバー | 東京都　建設局　道路建設部　鉄道関連事業課 | | ○ | ○ |
| オブザーバー | ＪＲ東日本コンサルタンツ株式会社　技術本部 | | ○ | |
| 事業者 | 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 | | ○ | ○ |
| 事業者 | 東日本旅客鉄道株式会社　テクノロジー&イノベーション推進本部　構造技術センター | | ○ | ○ |
| 事業者 | 東日本旅客鉄道株式会社　TOD 企画部 | | ○ | ○ |
| 事業者 | 東日本旅客鉄道株式会社　マーケティング戦略部 | | ○ | |
| 事業者 | 京浜急行電鉄株式会社　生活事業創造本部 品川開発推進部 | | | ○ |
| 事業者 | 京浜急行電鉄株式会社　鉄道本部　建設部 | | ○ | ○ |

注）全体会は、両部会のメンバーが参加するものとする。

※高輪築堤調査・保存等検討委員会委員

附則

１　この要領は令和８年７月 27 日から施行する。

# まちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向けた検討の進め方について

資料２

まちづくりを進めるなかで出土した「高輪築堤」価値や保存方針等に関して、複数の会議体を設置し、様々な分野の有識者及び関係行政等からのご助言やご支援のもと、第7橋梁部を現地保存・公開するなど保存・継承に取り組んでいる。5・6街区エリアのまちづくりと高輪築堤の保存・継承の両立についても、主に下記の2つの会議体での検討及び関係行政等からのご助言等を踏まえながら事業者で進めてきた。

情報の連携を図る範囲（守秘義務）

**高輪築堤調査・保存等検討委員会**

＜目的＞
文化財・鉄道構造物の観点から、文化財的価値を踏まえた調査・保存方針について検討

文化財的価値の共有

連携

**「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**

＜目的＞
高輪築堤等の文化財的価値を踏まえ、幅広い視点から高輪築堤等の価値および意義ある保存・継承等のあり方を検討

**文化財・鉄道構造物の観点から、文化財的価値を踏まえた調査・保存方針について検討**

【2023年12月6日　第38回委員会】
委員見解「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）」の提示

**【2024年9月～12月　確認調査】**
目的：未確認の範囲に残存する遺構の全容を把握し、文化財的評価と保護措置を検討するための知見を得ること
主体：港区教育委員会（文化財保護法99条に基づく）

【2025年2月5日　第52回委員会】
**港区教育委員会より、確認調査結果の報告**

**【2025年3月5日　第53回委員会】**
確認調査等の知見に基づき、既提示文書に改訂を行った委員見解が提示され、**まちづくりと文化財のあり方について協議が開始**

【2025年4月9日　第54回委員会】
**3/5委員見解に対する当社（JR東日本）見解**
・文化財的価値について
・1～4街区における当社の取組み
・現時点における当社の開発計画
・計画の見直しを含めた現地保存の検討
・まちづくりと高輪築堤の保存・継承との両立のあり方（案）

【2025年6月4日　第56回委員会】
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
・文化財的価値について
・保護措置について
・確認調査について

【2025年7月2日　第57回委員会】
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）において、保護措置について**全面的な現地保存の検討を出発点とする**（委員）

【2025年8月6日　第58回委員会
全面的な現地保存の検討結果について説明（JR）

【2025年9月3日　第59回委員会】
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）において、次の段階として**部分的な現地保存について協議が開始される**

【2025年10月1日～2026年1月7日第60～63回委員会】
部分的な現地保存について協議

【2026年2月4日　第64回委員会】
**信号機跡を含む5・6街区間の現地保存について再度要望（委員）**

【2026年3月11日～2026年7月15日第65～69回委員会】

【2026年4月8日第66回委員会】
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（6）において、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する。

【2026年7月15日第69回委員会】
信号機跡を含む5・6街区間の高輪築堤の現地保存について、実現の見通しを報告（JR）

【2026年8月5日第70回委員会（予定）】
・5・6街区の保護措置に向けた検討

【2026年9月2日第71回委員会（予定）】
5・6街区の保護措置に関するこれまでの見解を含めた議論・見解

連携

**高輪築堤等の文化財的価値を踏まえ、幅広い視点から高輪築堤等の価値および意義ある保存・継承等のあり方を検討**

2023年6月～
・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

【2025年2月18日　第14回会議】
**港区教育委員会より、確認調査結果の報告**

**【2025年4月30日　第15回会議】**
・価値のあり方（確認調査を踏まえた価値）
・これまでと今後の取組み
・まちづくりのあり方（現時点における開発計画）
・継承のあり方（現地保存の可能性の検討）　について検討

【2025年7月16日　第16回会議】
・高輪築堤等の価値のあり方
・まちづくりと文化財保存の両立のあり方　について検討

【2025年10月21日～2025年12月22日　第17・18回会議】
・高輪築堤等の価値のあり方
・高輪築堤等の保存・継承等のあり方
・両立のあり方　について検討

【2026年2月18日　第19回会議】
**信号機跡を含む5・6街区間の現地保存について有識者からご提言（中井先生）**

【2026年3月25日　第20回委員会】
信号機跡を含む56街区間の現地保存に向けた検討状況報告

**【2026年7月27日　第21回委員会】今回**
**・56街区間の現地保存に向けた検討結果の報告（JR）**
**・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**

【次回】
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（案）

築堤関連会議体の議論を踏まえた協議体での具体的な検討

結果の共有

結果の共有

**5・6街区における「まちづくりと高輪築堤の保存・継承等との両立に向けたあり方」とりまとめ**

都市計画手続き　建築計画手続き　必要な文化財調査等

**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の推進**

資料3

２０２６年７月２７日
東日本旅客鉄道株式会社

# 「信号機跡を含む5・6街区間の現地保存」に係る協議体における検討・協議結果について

## 1. 協議体における検討・協議結果について

当社を含めた関係事業者、関係行政機関及び有識者による協議体において、「信号機跡を含む5・6街区間（約 50m）の高輪築堤の良好な保存と、歩行者・車両ネットワークを含むパブリックスペースの形成とを実現する都市基盤施設及び結節空間整備の計画について、検討・協議のうえ方策をとりまとめる」ことを目的に、2026年３月～７月にわたり、計6回の検討・協議を実施してまいりました。

具体的には、「信号機跡を含む5・6街区間（約 50m）の高輪築堤の現地保存」の実現に向けて、以下4点の都市基盤施設・建物計画等の変更を検討いたしました。【別紙1】

➤都市計画決定済の都市基盤施設の変更
・区画道路４号の形状変更等
・高輪築堤を現地保存するため既決定済みの都市基盤施設を変更する妥当性・意義

➤5・6街区間の歩行者デッキ・地下車路の同一構造化

➤5・6街区間の結節空間整備

➤「信号機跡を含む5・6街区間の高輪築堤の現地保存」および上記都市基盤施設変更に伴う建物計画変更（事業者として許容可能な範囲内での変更）

「信号機跡を含む 5・6 街区間の高輪築堤の現地保存」については、当社だけでは検討の深度化が困難でありましたが、協議体において、関係事業者、関係行政機関及び有識者が専門的知見を尊重しつつ、率直かつ建設的な意見交換を行い、議論を深度化させてきました。

その結果、今後保護措置整理後に進める都市計画等の各種協議における実務的な検討およびその後の各種法令等手続きは今後となるものの、現時点において「信号機跡を含む5・6街区間（約50m）の高輪築堤の現地保存」と両立する以上4点の都市基盤施設・建物計画等の変更について実現の見通しが得られました。

したがいまして、協議体の目的である「信号機跡を含む5・6街区間（約 50m）の高輪築堤の良好な保存と、歩行者・車両ネットワークを含むパブリックスペースの形成とを実現する都市基盤施設及び結節空間整備の計画の方策」がとりまとめられたことをご報告いたします。

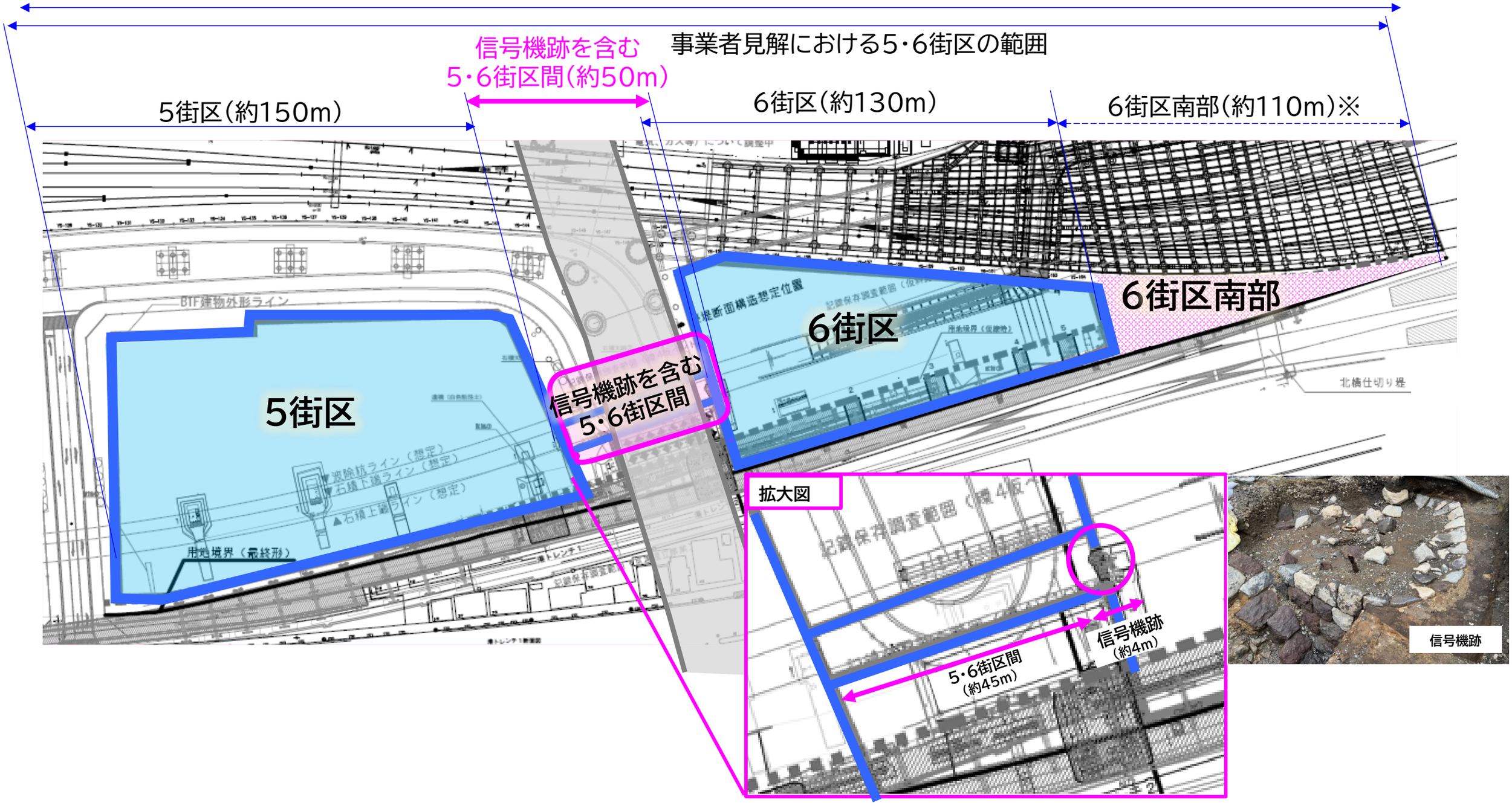
なお、「信号機跡を含む5・6街区間（約50m）の高輪築堤の現地保存」を前提に、都市基盤施設及び結節空間のあり方等について、引き続き協議体において実務的な検討を進めてまいります。

2026年2月18日第19回有識者検討会料
資料4

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。

〇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。
〇本委員会として、**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。
〇本委員会としては、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。

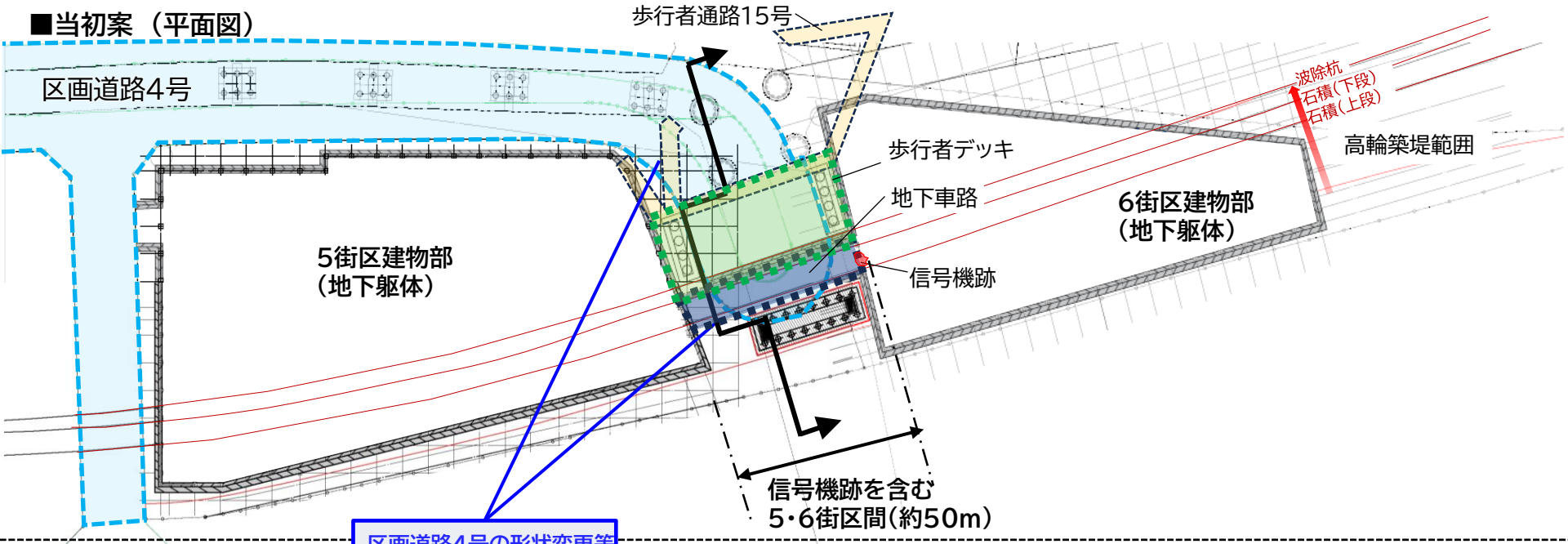
第54回高輪築堤調査･保存等検討委員会資料より(一部加筆)



# 都市基盤施設等の変更及び建物計画への影響

資料3　別紙

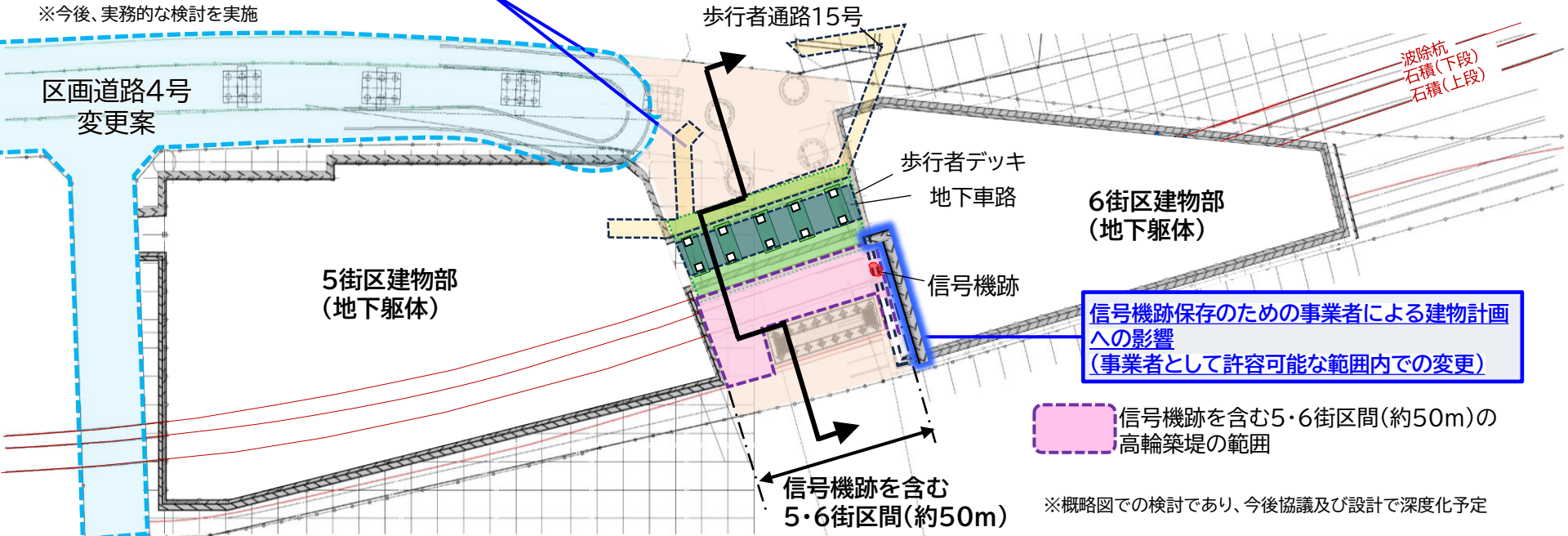
## ■当初案（平面図）




区画道路4号の形状変更等

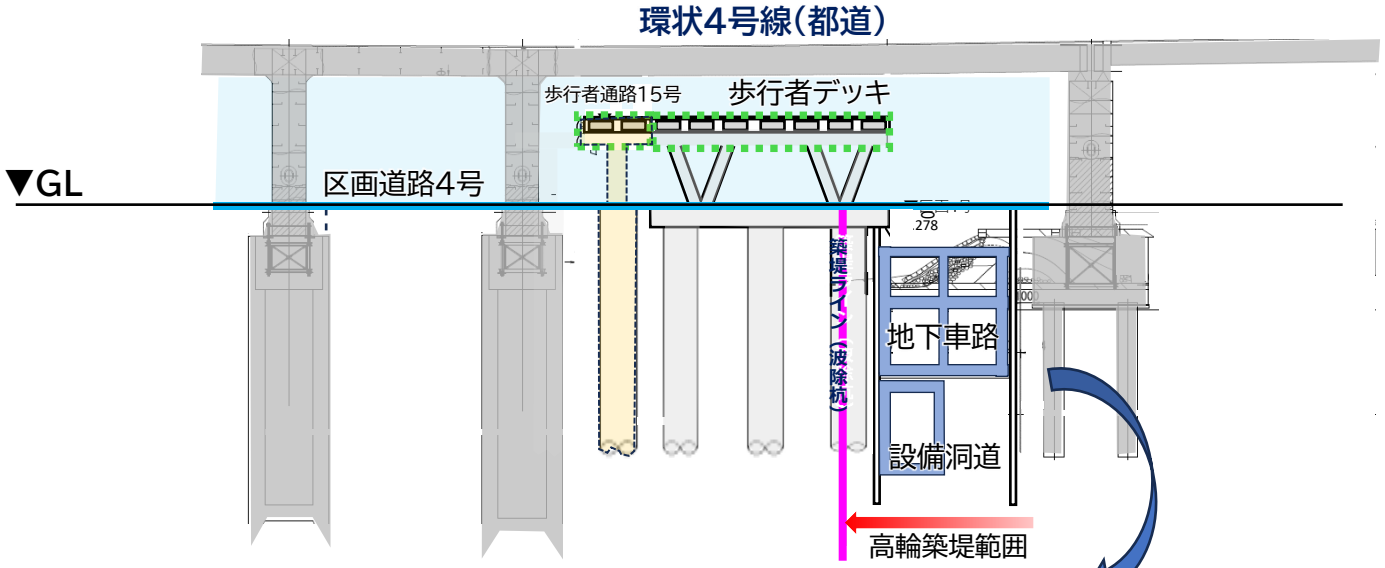
## ■変更案（平面図）

※今後、実務的な検討を実施

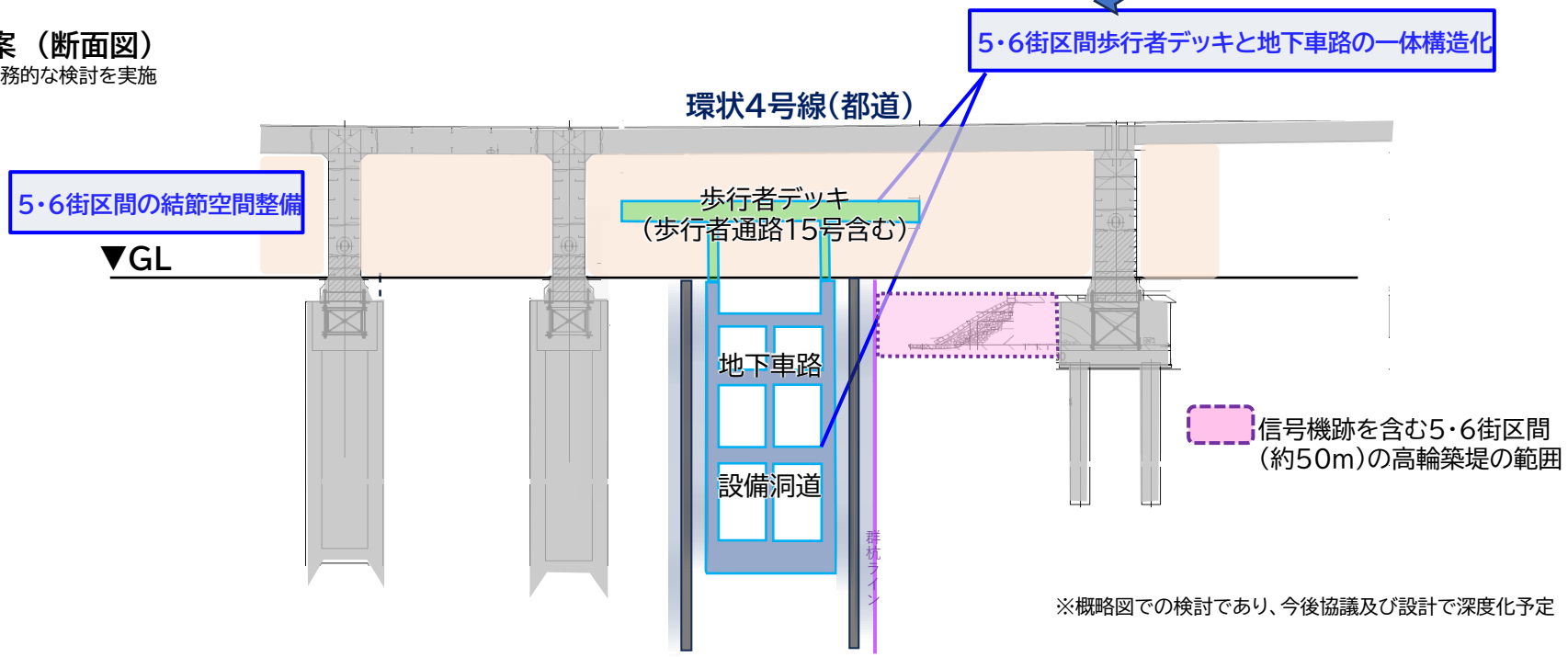



※概略図での検討であり、今後協議及び設計で深度化予定

■当初案（断面図）




■変更案（断面図）
※今後、実務的な検討を実施




※概略図での検討であり、今後協議及び設計で深度化予定

資料４

第 69 回調査・保存等検討委員会資料 資料3

２０２６年７月 １５ 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（6）」に対する当社の見解について

本文書は、2026 年4月8日の第 66 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（6）」（以下、「委員見解（6）」という。）に対して、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

当社が推進する品川のまちづくりは、「これからの日本の成長をけん引する『国際交流拠点・品川』」の核を成すものとして、当社の車両基地の再編及びリニア中央新幹線整備等の鉄道改良事業、土地区画整理事業及び環状4号線等の基盤整備事業と一体のものとして進めています。関係行政・関係事業者・地元の皆様及び多様な共創パートナー等と共に、「100 年先の心豊かなくらしのための実験場」をコンセプトに、「地球益」の実現に向けて、残る1～5・6街区の事業等についても早期に完成させ、『国際交流拠点・品川』の早期実現に貢献してまいります。

まちづくりを進めるなかで出土した「高輪築堤」については、鉄道会社である当社にとって大変意義深く、その価値や保存方針等に関して、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」など複数の会議体を設置し、様々な分野の有識者及び関係行政等からのご助言やご支援を頂いてきており、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・継承等についても、2025年3月以降、本委員会で丁寧に議論を積み重ねていただいております。

## 2. 文化財的価値について

委員見解により示された文化財的価値

①高輪築堤跡の遺構は日本の近代化土木遺産を代表する遺跡として、わが国の近代史、鉄道史、土木史、産業史上重要な位置を占めている。また、東京や高輪の地域史を考える上でも貴重な遺跡である。

②国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に指定された、２街区の築堤部及び３街区の第７橋梁橋台部・築堤部と一連のものであり、国指定史跡にふさわしい文化財的価値を有していると評価できる。

③高輪築堤跡の文化財的価値の判断基準は、「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」という観点に基づいている。

④５・６街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、１～４街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。高輪築堤跡の構造の多様性は構築方法の違いや構築時の工区を示すものである。また、第８橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤が含まれ、旧品川停車場につながる部分にあたる点も重要である。

⑤６街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、４街区で検出された信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。

上記に対する当社の見解は、2025 年6月の第 56 回本委員会において「委員見解を出発点とし、今後の検討の中で内容の確認や相談をさせていただくこと」を、委員・当社間で相互に確認をしており、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. 委員見解にていただいた見解に対する回答を含めた当社見解**

**＜委員見解(6)＞**

・信号機跡を含む 5・6 街区間の現地保存については、2 月 4 日の委員見解を受けて、ＪＲ、関係事業者、関係行政機関及び有識者による協議体において検討が進められていることに感謝する。協議体における検討・協議の結果等については、本委員会に報告するとのことである。本委員会としては、協議体における検討・協議の経過を注視しながら、最終的な結果を待つことにしたい。なお、2 月 4 日の委員見解で述べたように、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する。

資料2でご報告の通り、今後保護措置整理後に進める都市計画等の各種協議における実務的な検討およびその後の各種法令等手続きは今後となるものの、現時点において「信号機跡を含む5・6街区間の高輪築堤(約50m)の現地保存」と両立する都市基盤施設の変更および歩行者デッキ・地下車路の一体構造化ついて実現の見通しが得られており、あわせて、信号機跡の現地保存のため建物計画を変更します。

**＜委員見解(6)＞**

・6 街区南部の第 8 橋梁北横仕切堤については、これまでの調査成果から、遺存状態は第 7 橋梁南北横仕切堤の方が良く、石垣は後に暗渠の一部に転用されているが、第 7 橋梁南北横仕切堤との共通点を有しており、新橋・横浜間で北横仕切堤、南横仕切堤は第 7・8 橋梁にともなうこの 2 ヵ所しかないところから、希少性の高い遺構であることが指摘された。こうした所見は、第８橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤の文化財的価値が重要であるとした委員見解を支持するものである。

・ＪＲ見解では、第 8 橋梁北横仕切堤を含む高輪築堤跡（約 110m）の現地保存を実現しているとされるが、高輪築堤跡（約 110m）のうち大半が 6 街区南部の東側の線路下にあたっている。6 街区南部では、調査によって高輪築堤跡複線期の裾ラインを確認しているが、北横仕切堤より南では街区外の線路下に裾ラインが想定される。また、線路下の高輪築堤跡の遺構の状況は明確になっていない。したがって、今後は線路下の高輪築堤跡の遺構の状況を確認する必要がある。

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

6街区南部の東側は掘削を伴う開発計画を行わない範囲であり、鉄道の安全・安定輸送の観点からも営業線直下や近接範囲の試掘は困難と考えますが、今回、港区教育委員会事務局

において、過去の6街区南部周辺で実施された調査を取りまとめていただきました。

**＜委員見解(6)＞**

また、2025 年 12 月 3 日の委員見解において、「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。」と要望したが、1 月 7 日のＪＲ見解では、「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。」という回答であった。また、関係行政に対して「今後も関係行政等と連携のうえ検討を行うが、移築の候補地等については関係行政からの提案、助言をお願いしたい。」と述べている。本件については、引き続き具体的な移築保存先の確保の検討をお願いしたい。

4 街区第 7 橋梁南横仕切堤跡の移築保存の検討要望につきましては、開業済みの 1～4 街区では移築可能な場所の確保が困難であること、また保存方針を協議中である 5・6 街区においても、現時点では移築可能な場所の確保の見通しが立っていない状況にあることは、これまでもご報告しているとおりです。

当社ならびに文化財行政は、第 7 橋梁南横仕切堤跡の文化財的価値を踏まえた移築について、議論を重ねてきております。

今後、5・6 街区における保護措置に関する結論を得たのちに、具体的な移築方法等について、当社ならびに文化財行政で検討・協議を進めてまいりたいと考えます。

5・6街区エリアにおけるまちづくりと高輪築堤の保存・継承との両立につきましては、2024 年9月から 12 月にかけて実施された港区教育委員会による確認調査を踏まえ、2025 年 3 月第 53 回本委員会以降、これまで計十数回にわたり継続的に検討・協議を重ねていただきました。

・5街区、5・6街区間及び6街区計約330m(6街区南部を除く)の区間は、JR線及び京急線に挟まれた立地にあり、加えて都市基盤施設が整備済又は整備中であるなど、開発計画上の厳しい制約条件があるエリアです。(別紙1)

・また、この区間は、TAKANAWA GATEWAY CITY と品川駅を接続する結節エリアであり、開発価値が極めて高く、1～6街区全体で進める公共性の高いまちづくりを通じて、『国際交流拠点・品川』の実現に寄与する重要なエリアです。

・このため、この区間には、歩行者ネットワーク、一般車両・物流ネットワーク、駐車場機能、エネルギーセンター・エネルギーネットワーク等、1～6街区全体のまちづくりを成立させるために必要な各種機能を複合的に計画しており、その主要なものは建物地下部において確保する必要があります。(別紙2)

・当社は、委員見解を出発点として、全面的な現地保存、信号機跡及び築堤部 100m以上の現地保存について、数多くの具体的かつ合理的な開発計画のシミュレーションを実施し、網羅的に検討を行いました。(別紙 3-1～3-3)

・しかしながら、いずれの検討案についても、歩行者・車両・エネルギー等の各ネットワーク機能の確保、建物計画の成立、公共性の高いまちづくりの実現及び開発価値の確保等の

観点から、開発計画への影響が著しく、現地保存との両立は困難であることを確認しており、委員見解(5)においても、「JR 見解において、5・6街区での築堤部 100m以上の区間の現地保存が難しいとされたことは理解できる」とお示しいただいております。

・そのような状況のなか、委員見解(5)における再度のご要望を受けて、「信号機跡を含む5・6街区間の高輪築堤(約 50m)の現地保存」について、関係事業者、関係行政機関及び有識者の皆様との検討・協議の結果、実現の見通しが得られております。なお、当社はこの検討・協議において、現地保存を可能とするよう、厳しい制約条件のなかで建物計画の一部変更を対応しております。(別紙4)

・なお、今般の都市基盤施設・建物計画変更の実現の見通しが得られたことを踏まえ、5・6街区にまたがることも含めた5・6街区全体での築堤部 100m以上の現地保存について、具体的な開発計画のシミュレーションを追加検討いたしましたが、これまでの検討と同様に、開発計画への影響が著しく、事業者として許容できる範囲を大きく超えております。(別紙3－4、別紙5)

当社といたしましては、1～4街区に続き、5・6街区においても具体的な設計及び都市計画協議等を進め、高輪築堤の保存・継承との両立を図りながら、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』の実現に貢献してまいりたいと考えております。

つきましては、事業者としてまちづくりと高輪築堤の保存・継承との両立に向けた最終的な方針を整理してまいりたいと存じますので、これまでの検討・協議及び当社見解をご理解いただいたうえで、すみやかに5・6街区の保護措置の取りまとめをお願いいたします。

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



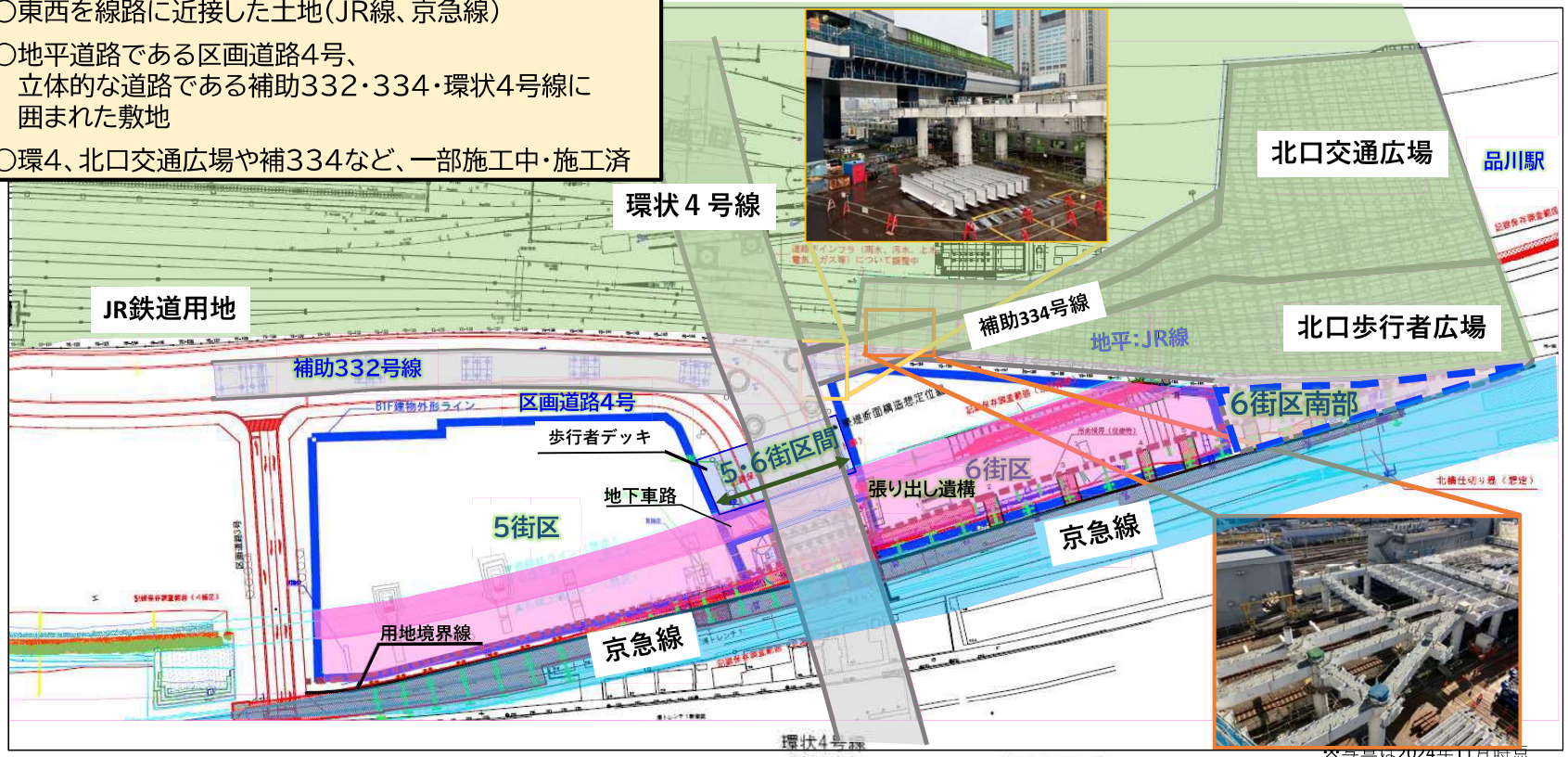
**【基盤上の制約等】**

○東西を線路に近接した土地（JR線、京急線）

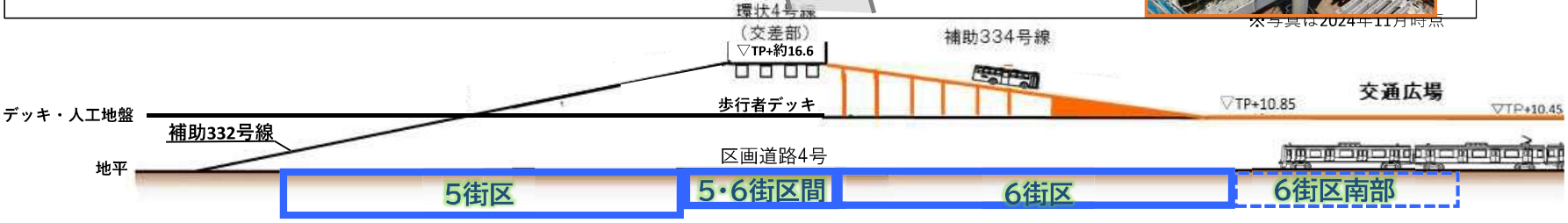
○地平道路である区画道路4号、
立体的な道路である補助332・334・環状4号線に
囲まれた敷地

○環4、北口交通広場や補334など、一部施工中・施工済

※2025年4月9日開催 第54回調査保存等検討委員会資料【別紙4-3】に一部加筆




※写真は2024年11月時点

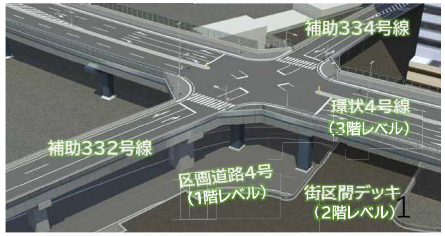



**【高輪築堤との関係】**

○開発計画部における築堤部面積の割合
・開発計画部面積：約19,300㎡
・開発計画部内築堤部面積：約10,100㎡（約56%）

○張り出し遺構が6街区計画建物北端部及び地下車路と重複

○既に一部環4・京急連立等の公共事業に伴う記録保存調査等を実施



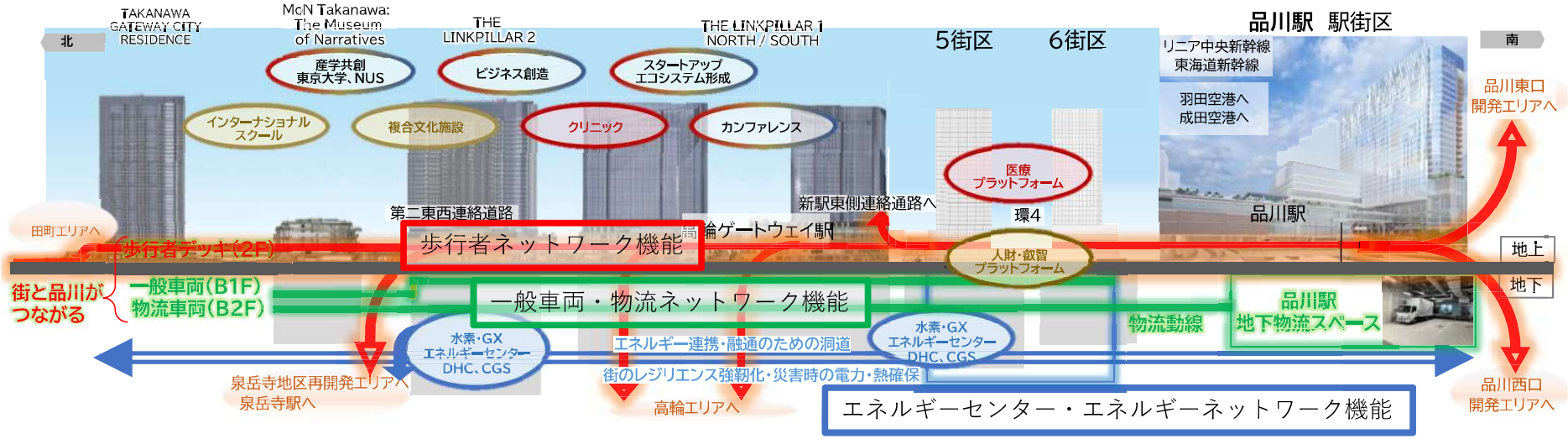

【取扱注意】
本資料は無断複製
・複写を禁じます

※現時点のイメージであり、
今後変更となる場合があります

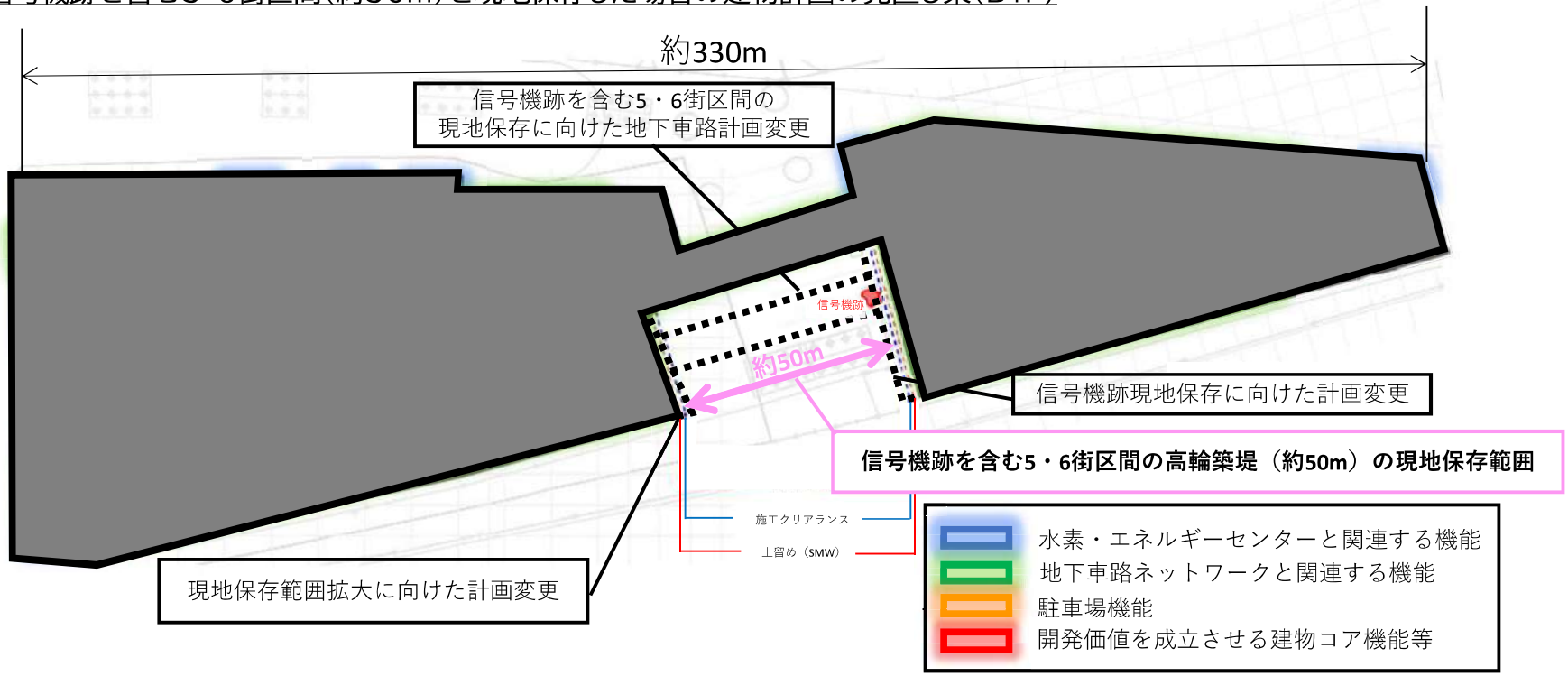
資料3 別紙2

## ■ 1～6街区及び品川駅エリアの全体計画(立面図)

※ 一部非公開資料




## ■ 信号機跡を含む5･6街区間(約50m)を現地保存した場合の建物計画の見直し案(B1F)



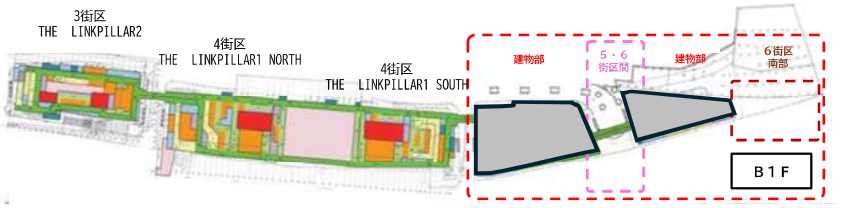
# これまでの検討結果の取りまとめ

※一部非公開資料

## 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



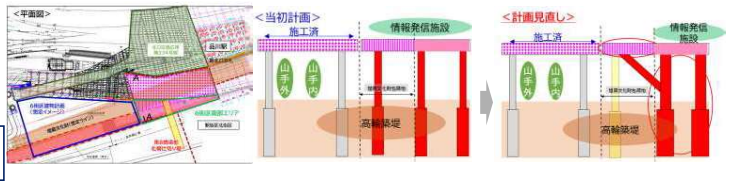




## ① 6街区南部における現地保存の検討　第54回委員会(2025年4月)

・特殊な構造架構の採用等、大幅な費用増を伴う計画変更

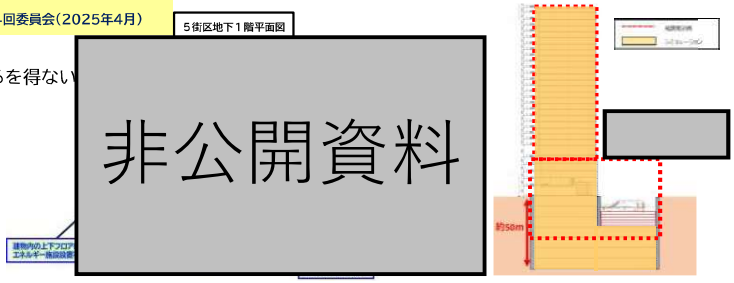
○第8橋梁部北横仕切堤を含む6街区南部の現地保存(約110m)を実現




## ② 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

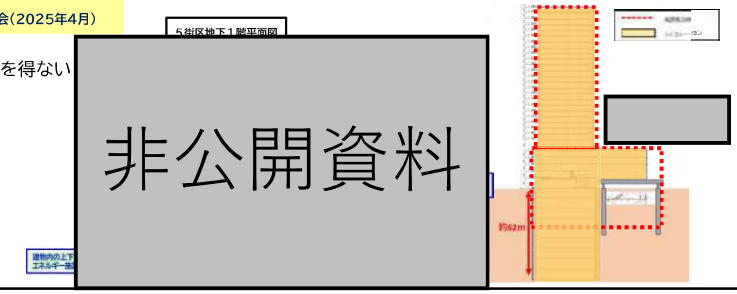
○施工方法により築堤の破損が生じる
○築堤の劣化が生じ、良好な保存環境確保に課題
○工事費が膨大
○建物収益床の棄損




## ③ 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

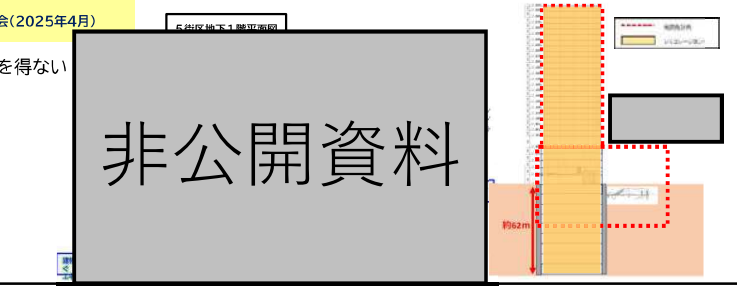



## ④ 5街区_高輪築堤を避けた構造による現地保存の検討　第54回委員会(2025年4月)

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

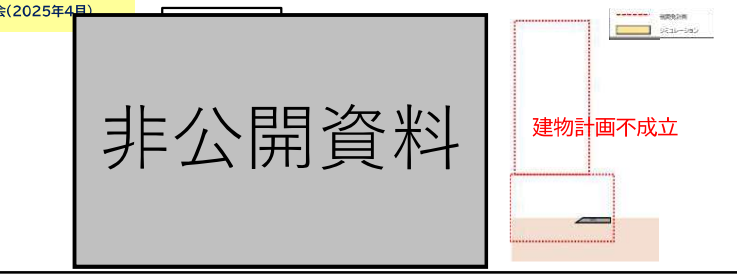
※大深度の掘削を前提にした建築計画の実現は困難




## ⑤ 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



# これまでの検討結果の取りまとめ

※一部非公開資料

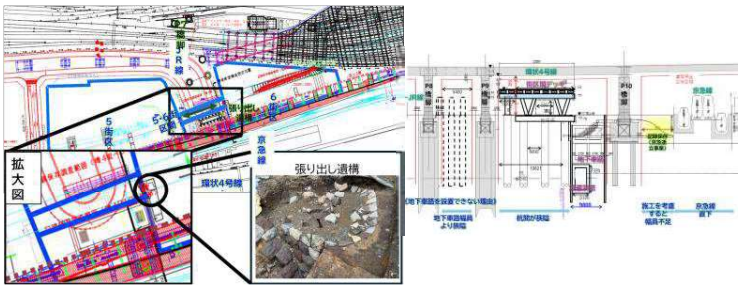
⑥

## 5・6街区間における現地保存の検討

第54回委員会(2025年4月)

鉄道や道路構造物等に挟まれた狭隘な空間において、歩行者、エネルギー、一般車両・物流等のネットワークを確保

○地下車路と設備洞道が高輪築堤(信号機跡含む)と全面的に重複



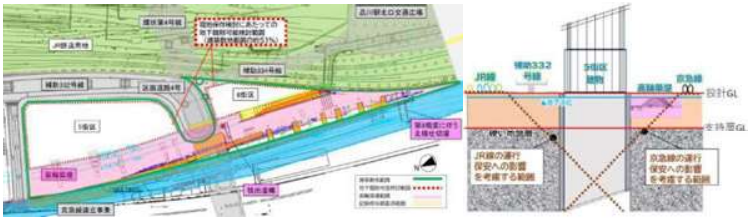

⑦

## 全面的な現地保存の検討

第58回委員会(2025年8月)

地下掘削可能検討範囲は建築敷地範囲の約51%

○大深度の掘削を前提にした建築計画の実現は困難



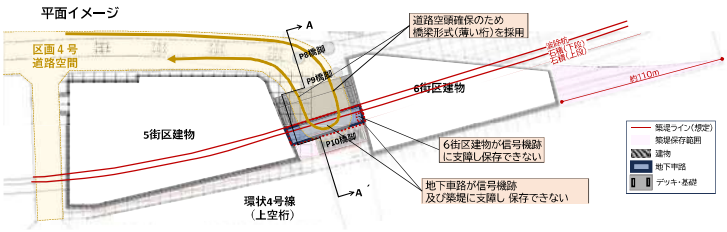
⑧

## 5・6街区間における現地保存の検討

第61回委員会(2025年11月)

同一構造物とするシミュレーションを実施するも課題多数

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




⑨

## 5街区建物部における100m以上の現地保存の検討

第61回委員会(2025年11月)

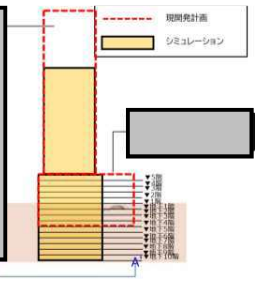
大規模機械式駐車場が配置できず、平面駐車場を地下深くに整備せざるを得ない

○2,000億～3,000億程度の価値棄損

○日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難

○車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題

非公開資料




⑩

## 6街区建物部における100m以上の現地保存の検討

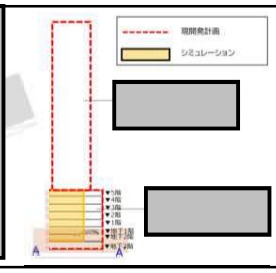
第61回委員会(2025年11月)

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

○価値の毀損が膨大

○日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難

非公開資料



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

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

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

⑭

第63回委員会(2026年1月)
5街区建物部(25m)・5・6街区間(50m)・6街区(25m)における現地保存の検討

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

○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

# これまでの検討結果の取りまとめ

⑮

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

・大規模機械式駐車場設置が不可となることによる大規模な地下掘削や、5街区建物部の床面積大幅減により、開発計画として約1,000～2,000億円程度の価値棄損
・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

非公開資料

別紙4－1

⑯

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

・6街区建物部の床面積大幅減等により、開発計画として約1,000～2,000億円程度の価値棄損
・1～6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた「三本柱（人材叡智・医療・水素 GX）」の実装が困難
・車両動線上で交錯部が生じ、安全面に課題のある建築計画

非公開資料

別紙4－2

⑰

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

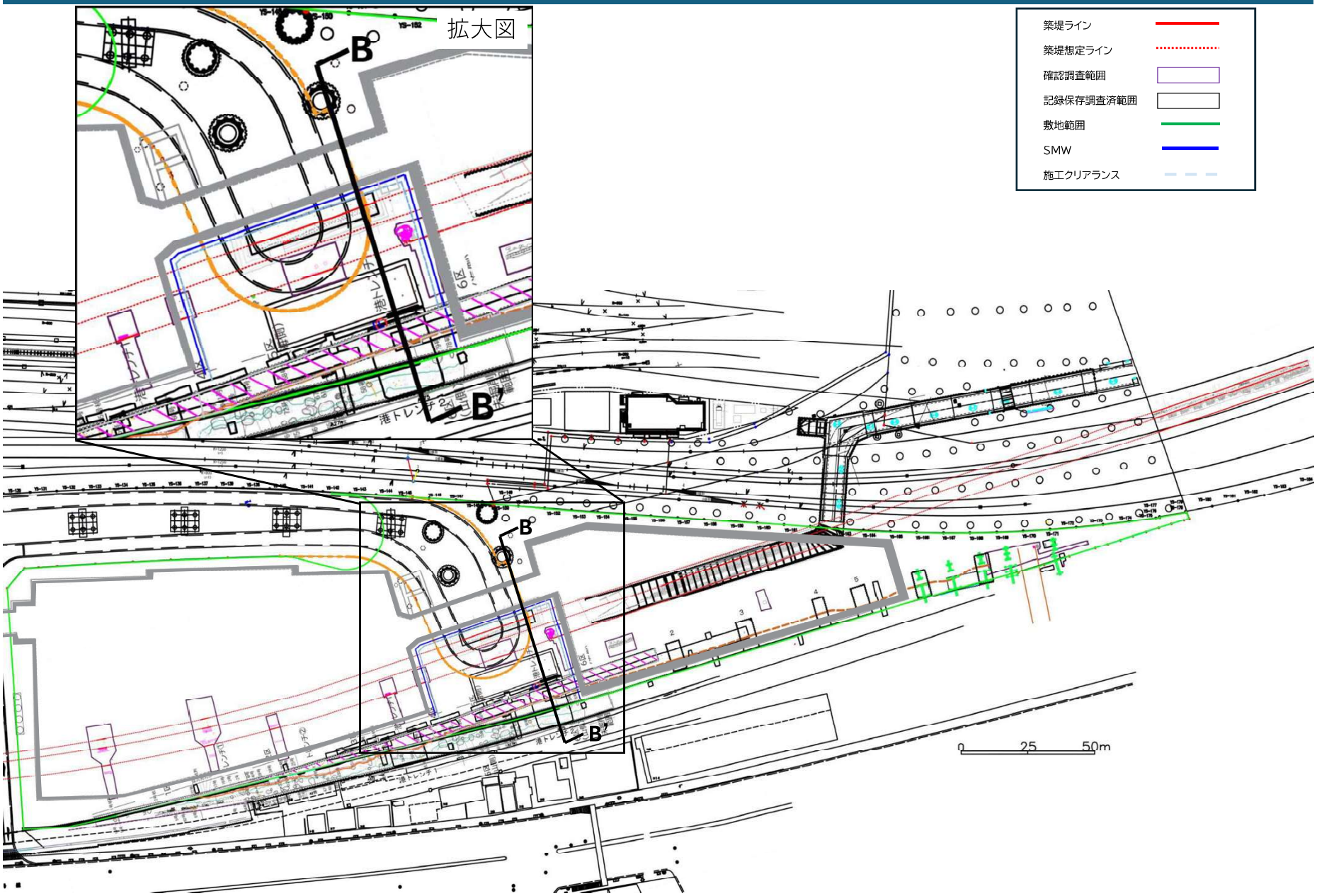
・大規模機械式駐車場設置が不可となることによる大規模な地下掘削や、5街区・6街区建物部の床面積大幅減により、開発計画として約1,000～2,000億円程度の価値棄損
・日本の社会課題解決に向けた「三本柱（人材叡智・医療・水素 GX）」の実装が困難
・車両動線上で交錯部が生じ、安全面に課題のある建築計画

非公開資料

別紙4－3

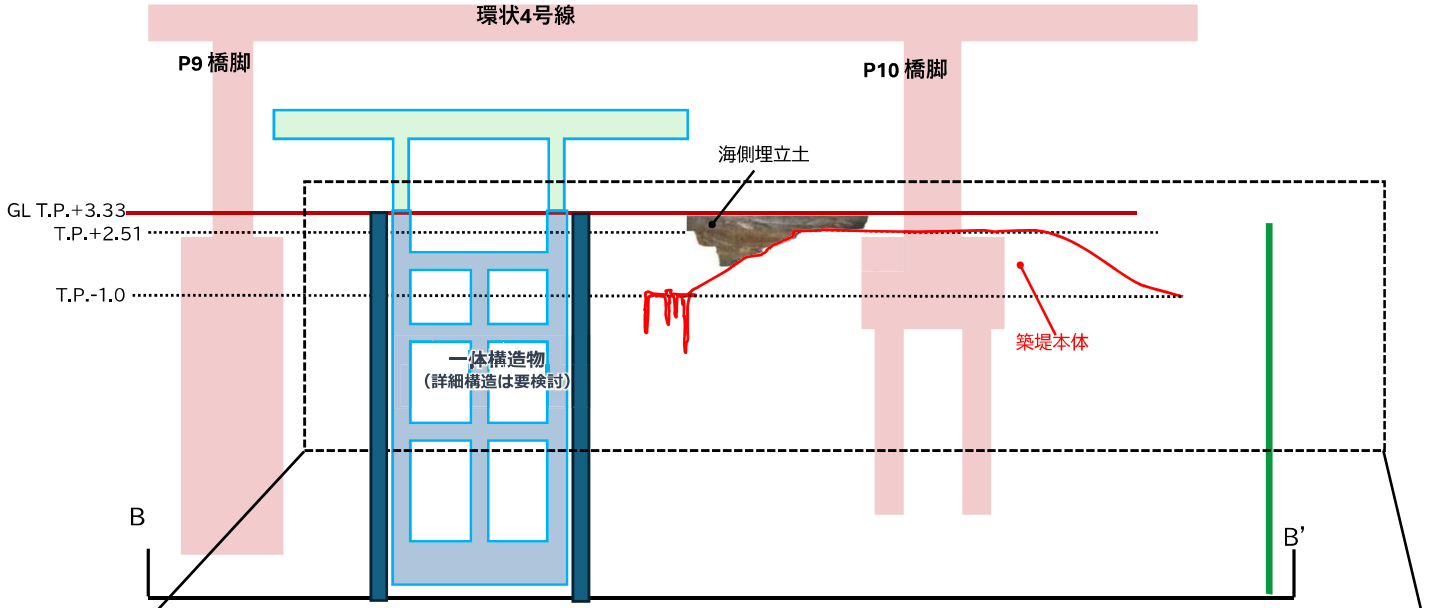
# 高輪築堤と開発計画の関係図（基本図・平面）

資料3
別紙4－1



# 高輪築堤と開発計画の関係図（基本図・B-B’断面）

## 5・6街区間B-B’断面




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

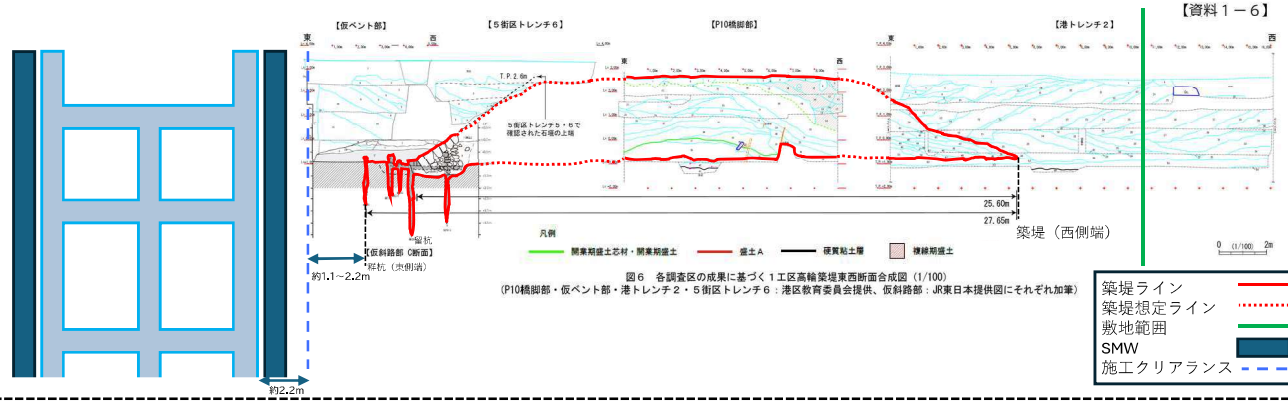


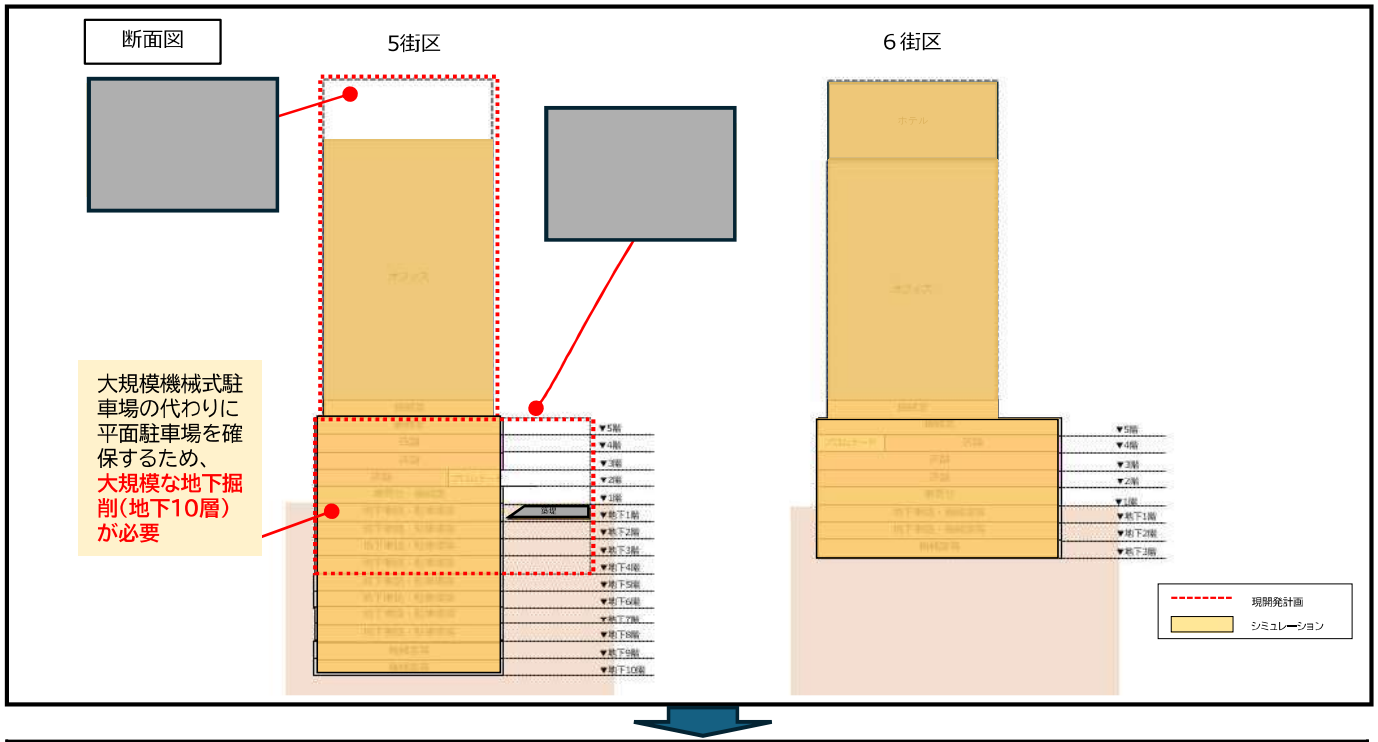

図６　各調査区の成果に基づく１工区高輪築堤東西断面合成図（1/100）
（P10橋脚部・仮ベント部・港トレンチ２・５街区トレンチ６：港区教育委員会提供、仮斜路部：JR東日本提供図にそれぞれ加筆）

築堤ライン
築堤想定ライン
敷地範囲
SMW
施工クリアランス

<追加検討⑮>5街区建物部(50m)・5・6街区間(50m)における現地保存の検討　※一部非公開資料　別紙5－1

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

非公開資料




## ■開発計画への影響

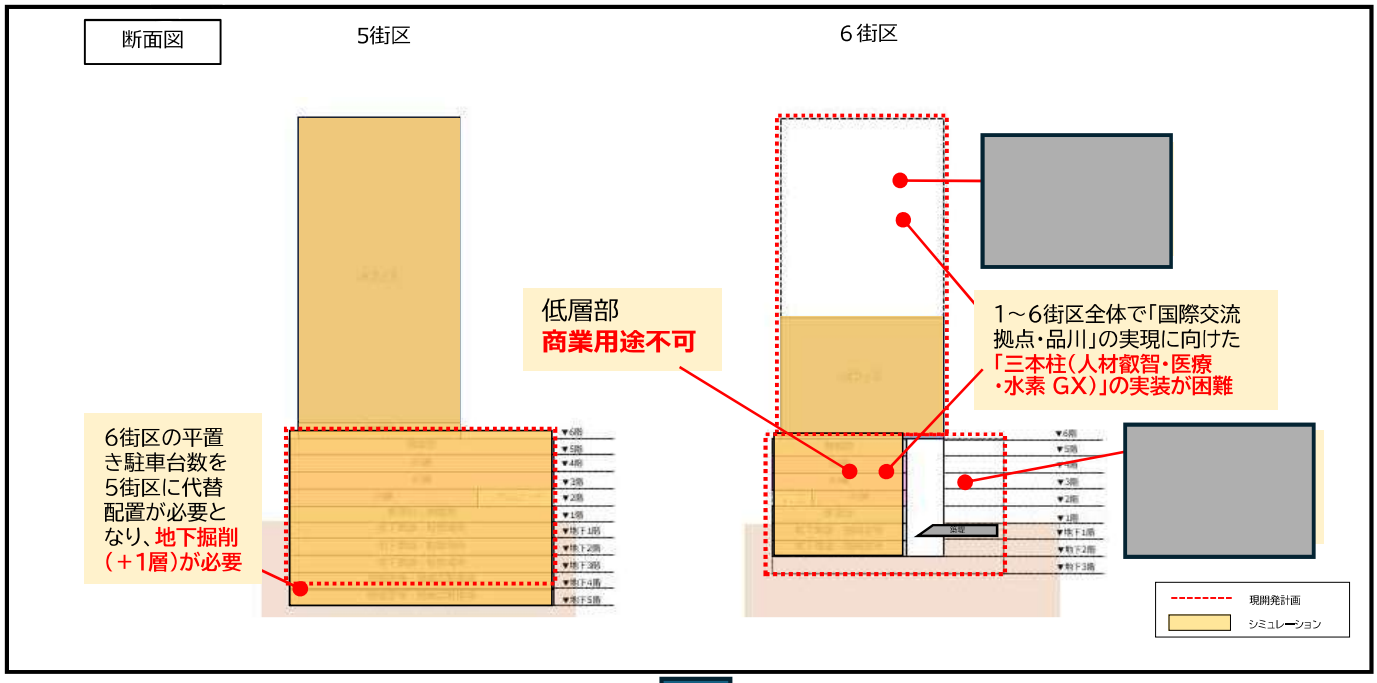
・大規模機械式駐車場設置が不可となることによる大規模な地下掘削や、5街区建物部の床面積大幅減により、開発計画として約1,000～2,000億円程度の価値棄損

・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

<追加検討⑯>6街区建物部(50m)・5・6街区間(50m)における現地保存の検討　※一部非公開資料　別紙5－2

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

非公開資料




## ■開発計画への影響

・6街区建物部の床面積大幅減等により、開発計画として**約1,000～2,000億円程度の価値棄損**

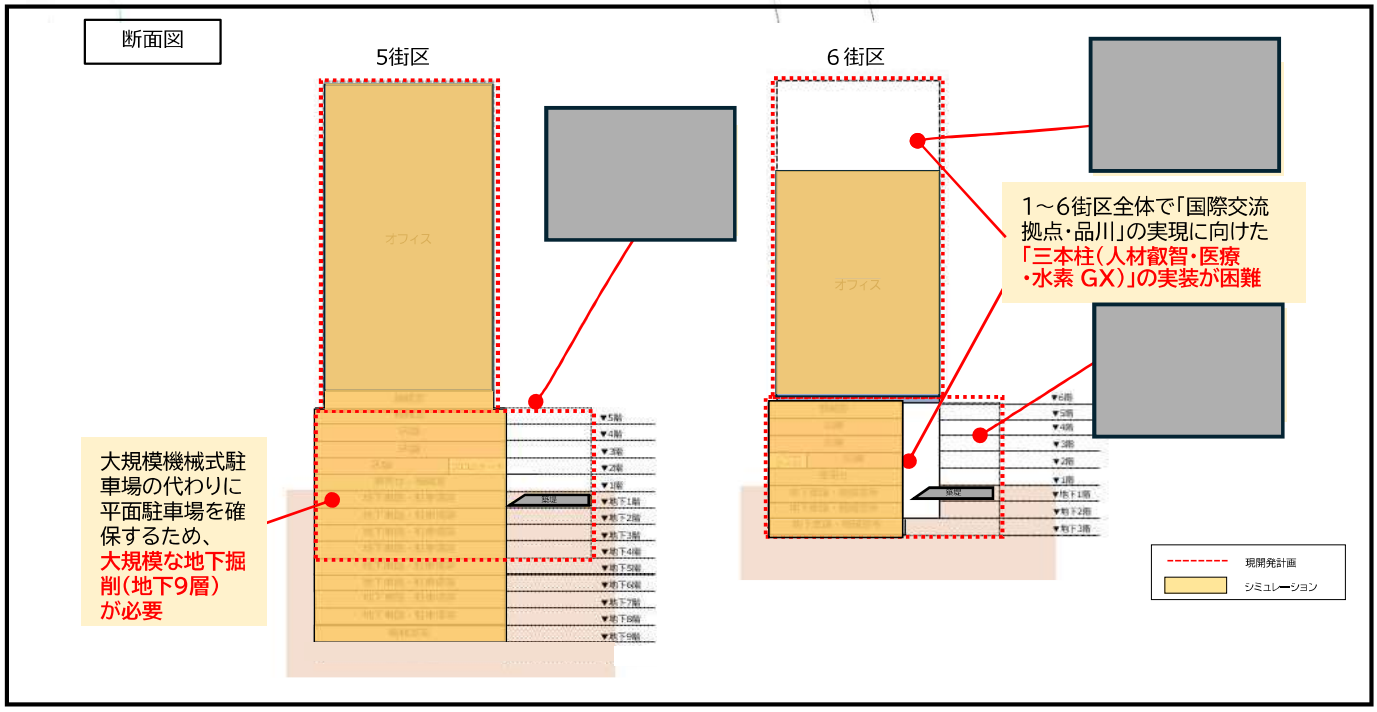
・1～6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた**「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難**

・車両動線上で交錯部が生じ、**安全面に課題のある建築計画**

<追加検討⑰>5街区建物部(25m)・5・6街区間(50m)・6街区建物部(25m)における現地保存の検討 ※一部非公開資料 別紙5－3

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

非公開資料




## ■開発計画への影響

・大規模機械式駐車場設置が不可となることによる大規模な地下掘削や、5街区・6街区建物部の床面積大幅減により、開発計画として約1,000～2,000億円程度の価値棄損
・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

# 第 66 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【全体会】

日時：2026 年４月８日（水）
全体会　10:00～11:00（予定）
場所：JR 東日本現地会議室

## 次　第

【全体会】

(１)開会

(２)要綱の改定について　【資料１】

(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(６)　【資料２】

(４)その他

(５)閉会

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

資 料 2

2026．4．8

# 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（6）

2026年3月11日の第65回高輪築堤調査・保存等検討委員会では、2月4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(5)」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(5)』に対する当社の見解」が示された。本文書は3月11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のようになる。

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。

## 2．保護措置について

保護措置については、以下のとおりである。

①保護措置は上記のような文化財的価値の評価に基づいて判断する。とくに、高輪築

堤跡全体が「希少性」の高い遺構であり、その中でも信号機跡はきわめて「希少性」が高い。高輪築堤跡の遺構は「連続性」を有し、「遺存度」はきわめて良好である。鉄道開業時から複線化、３線化さらに周辺の埋め立てを経て現在に至る、日本の鉄道発展の「歴史的重層性」がうかがわれるという評価を前提とする。

②保護措置は「現地保存」「移築保存」「記録保存」に分かれるが、遺跡の価値は「現地保存」によって維持されるものである。「移築保存」「記録保存」の際に発掘調査が行われるが、考古学では発掘調査は遺跡を破壊する行為の一種とされている。埋蔵文化財行政では、原則として遺跡を現状のまま後世に保存する「現地保存」の措置をとり、やむを得ずそうした措置をとることができない場合、発掘調査等によって埋蔵文化財の記録を作成する「記録保存」が行われる。したがって、保護措置についての協議は、遺跡の全面的な「現地保存」を検討することを出発点としたが、冒頭で述べたように、次の段階の協議として部分的な「現地保存」の検討を行う。

③1～4 街区の保護措置については、３街区第７橋梁橋台部約 20ｍとそれにつながる南北の築堤部各約 30ｍ、合わせて約 80ｍ、及び 4 街区の信号機跡を含む築堤跡の可能な限り長い区間の遺構を「現地保存」することを要望した。残念ながら後者は実現できず、信号機跡を含む築堤跡約 30ｍを「移築保存」することになった。すなわち、1～4 街区で「現地保存」された築堤部は、第７橋梁橋台部につながる南北約 30ｍずつ、2 街区の公園部分の約 40ｍであり、高輪築堤の海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部の遺構が「現地保存」されたとは言い難い。また、ＪＲ見解（2025．8.6）では、1～4 街区の「高輪築堤の保存・継承」の一つとして「高輪築堤の記憶・連続性を表現するランドスケープ」をあげているが、これは保護措置における「記録保存」の成果の活用に位置づけられるものである。

④このように 1～4 街区の保護措置において、4 街区の信号機跡を含む築堤跡の可能な限り長い区間の遺構の「現地保存」が実現できなかったことを踏まえ、5・6 街区においては、わが国最初期の信号機跡と推定される信号機跡、及び海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部 100ｍ以上の区間の「現地保存」を要望する。海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有する築堤部の長さの根拠は、4 街区の高輪築堤跡の景観に拠っている。

⑤上記の遺構は、国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」と一連のものであり、国指定史跡にふさわしい文化財的価値を有している。したがって、「現地保存」した後に、国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に追加指定されることが必要になると考える。なお、『「史跡旧新橋停車場及び高輪築堤跡」における高輪築堤跡保存活用計画書』には、「計画対象範囲内における追加指定」として、「計画対象範囲内において遺構を土中保存している箇所や、遺構が確認されていない箇所等における高輪築堤跡及び

関連する遺構については、遺構の遺存状況と周辺の開発状況等に応じて条件が整った場合、史跡の追加指定について、行政機関と協議を行う。」と明記されている。

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

⑦2025年4月9日の第54回高輪築堤調査・保存等検討委員会に提出されたＪＲ見解には「まちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立へ向けて」という文言があるが、ここでいう「両立」とはどういう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1月7日のＪＲ見解について、2月4日の委員見解では、以下のような点を述べた。

(1)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。

(2)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にしたい。

これを受けて3月11日のＪＲ見解では以下のように述べられている。

(1)「信号機跡を含む5・6街区間の現地保存の検討」については、当社の開発計画以外の公共事業等も進んでいる状況から、当社だけでは検討の深度化が困難である。しかしながら、再度の要望を真摯に受け止め、加えて「『国際交流拠点・品川』における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議」（2026年2月18日、第19回開

催）における議論も踏まえ、当社を含めた関係事業者、関係行政機関及び有識者による協議体において検討・協議を進めることとなり、既に開始されている。なお、協議体における検討・協議の結果等については、改めて本委員会に報告する予定である。この協議体においては、5・6街区における決定済の都市計画の変更や建物計画の変更等の開発計画の変更を伴うことも想定され、5・6街区の開発計画に関する各種法令等に基づく具体的な協議を進める中での検討・協議となり、一定期間の時間を要するものであることをご理解願う。

(2)6街区南部（第8橋梁北横仕切堤付近）における調査成果については、東京都教育庁、港区教育委員会の協力を得て、今回とりまとめを行った。また、6街区南部における開発計画との関係については、これまでも説明しているとおり、委員見解の文化財的価値「第8橋梁及びそれにと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。」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いる。

こうしたＪＲ見解について、以下のような点を述べる。

・信号機跡を含む5・6街区間の現地保存については、2月4日の委員見解を受けて、ＪＲ、関係事業者、関係行政機関及び有識者による協議体において検討が進められていることに感謝する。協議体における検討・協議の結果等については、本委員会に報告するとのことである。本委員会としては、協議体における検討・協議の経過を注視しながら、最終的な結果を待つことにしたい。なお、2月4日の委員見解で述べたように、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する。

・6街区南部の第8橋梁北横仕切堤については、これまでの調査成果から、遺存状態は第7橋梁南北横仕切堤の方が良く、石垣は後に暗渠の一部に転用されているが、第7橋梁南北横仕切堤との共通点を有しており、新橋・横浜間で北横仕切堤、南横仕切堤は第7・8橋梁にともなうこの2ヵ所しかないところから、希少性の高い遺構であることが指摘された。こうした所見は、第８橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤の文化財的価値が重要であるとした委員見解を支持するものである。

・ＪＲ見解では、第8橋梁北横仕切堤を含む高輪築堤跡（約110m）の現地保存を実現しているとされるが、高輪築堤跡（約110m）のうち大半が6街区南部の東側の線路下にあたっている。6街区南部では、調査によって高輪築堤跡複線期の裾ラインを確認しているが、北横仕切堤より南では街区外の線路下に裾ラインが想定される。また、線路下の高輪築堤跡の遺構の状況は明確になっていない。したがって、今後は線路下の高輪築堤跡の遺構の状況を確認する必要がある。

また、2025 年 12 月 3 日の委員見解において、「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。」と要望したが、1 月 7 日のＪＲ見解では、「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。」という回答であった。また、関係行政に対して「今後も関係行政等と連携のうえ検討を行うが、移築の候補地等については関係行政からの提案、助言をお願いしたい。」と述べている。本件については、引き続き具体的な移築保存先の確保の検討をお願いしたい。

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、3 月 11 日第 65 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。

資料４
参考資料２

# 第 69 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【全体会】

日時：2026 年 7 月 15 日（水）
全体会・部会①・部会②・部会③　10:00～12:30（予定）
場所：JR 東日本現地会議室

## 次　第

【全体会】

(１)開会

(２)要綱の改定　【資料１】

(３)「信号機跡を含む５・６街区間の現地保存」に係る検討・協議結果について　【資料２】

(４)「５・６街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について（6)」に対する
当社の見解について」　【資料３】

(５)6 街区南部の調査状況等について　【資料４】

(６)その他

(７)閉会

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

資料2

２０２６年７月 １５ 日
東日本旅客鉄道株式会社

# 「信号機跡を含む5・6街区間の現地保存」に係る協議体における検討・協議結果について

## 1. 検討に至る経緯について

(1)2026 年２月4日開催 第 64 回高輪築堤調査・保存等検討委員会における委員見解

委員見解（５）
5・6 街区の信号機跡及び築堤部 100m 以上の区間の現地保存を要望してきた。JR 見解において、5・6 街区での築堤部 100m 以上の区間の現地保存が難しいとされたことは理解できる。一方、5・6 街区間の現地保存については、現時点でその成立性の検証にあたっては、詳細な検討や協議等が必要であり、時間と費用を要するとのことであった。
しかしながら、5・6 街区間の現地保存の問題は、すでに 2025 年 4 月の本委員会において古関委員が検討を要望したことである。また、5・6 街区間南端では信号機跡が確認されている。したがって、再度本委員会として、信号機跡を含む 5・6 街区間の現地保存の検討を要望する。本委員会としては、信号機跡を含む 5・6 街区間の現地保存の方策を見通した上で、5・6 街区の保護措置に関する結論を得ることとしたい。

(2)2026 年３月 11 日開催 第 65 回高輪築堤調査・保存等検討委員会における当社見解

「5・6街区での築堤部 100m 以上の区間」における現地保存が困難である点をご理解いただけたものと受け止めさせていただきます。
「信号機跡を含む 5・6 街区間の現地保存の検討」につきましては、当社の開発計画以外の公共事業等も進んでいる状況から、当社だけでは検討の深度化が困難であります。しかしながら、再度のご要望を真摯に受け止め、加えて「『国際交流拠点・品川』における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議」（2026年2月18日、第19回開催）における議論も踏まえ、当社を含めた関係事業者、関係行政機関及び有識者による協議体において検討・協議を進めることとなり、既に開始されております。なお、協議体における検討・協議の結果等につきましては、改めて本委員会にて報告させていただく予定です。
この協議体においては、5・6街区における決定済の都市計画の変更や建物計画の変更等の開発計画の変更を伴うことも想定され、5・6街区の開発計画に関する各種法令等に基づく具体的な協議を進める中での検討・協議となり、一定期間の時間を要するものであることをご理解願います。なお、この具体的な協議を進めるにあたり、現地保存の検討対象の「信号機跡を含む 5・6 街区間」については別紙1を前提としております。

(3)2026 年4月 8 日開催 第 66 回高輪築堤調査・保存等検討委員会における委員見解

委員見解（６）
・信号機跡を含む 5・6 街区間の現地保存については、2 月 4 日の委員見解を受けて、JR、

関係事業者、関係行政機関及び有識者による協議体において検討が進められていることに感謝する。協議体における検討・協議の結果等については、本委員会に報告するとのことである。本委員会としては、協議体における検討・協議の経過を注視しながら、最終的な結果を待つことにしたい。なお、2 月 4 日の委員見解で述べたように、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する。

(4)2026 年 5 月 13 日開催　第 67 回高輪築堤調査・保存等検討委員会

・「信号機跡を含む5・6街区間の現地保存」に係る検討・協議状況について情報共有

**2. 協議体における検討・協議結果について**

当社を含めた関係事業者、関係行政機関及び有識者による協議体において、「信号機跡を含む5・6街区間の高輪築堤の良好な保存と、歩行者・車両ネットワークを含むパブリックスペースの形成とを実現する都市基盤施設及び結節空間整備の計画について、検討・協議のうえ方策をとりまとめる」ことを目的に、2026 年 3 月～7 月にわたり、計6回の検討・協議を実施してまいりました。

具体的には、信号機跡を含む5・6街区間の高輪築堤の現地保存の実現に向けて、以下4点の都市基盤施設等の変更及び建物計画への影響を検討いたしました。【別紙1】

➤都市基盤施設の変更

・区画道路 4 号の形状変更等

・高輪築堤を現地保存するため都市計画決定済の都市基盤施設を変更する妥当性・意義

➤5・6街区間の歩行者デッキ・地下車路の一体構造化

➤5・6街区間の結節空間整備

➤信号機跡保存のための事業者による建物計画への影響（事業者として許容可能な範囲内での変更）

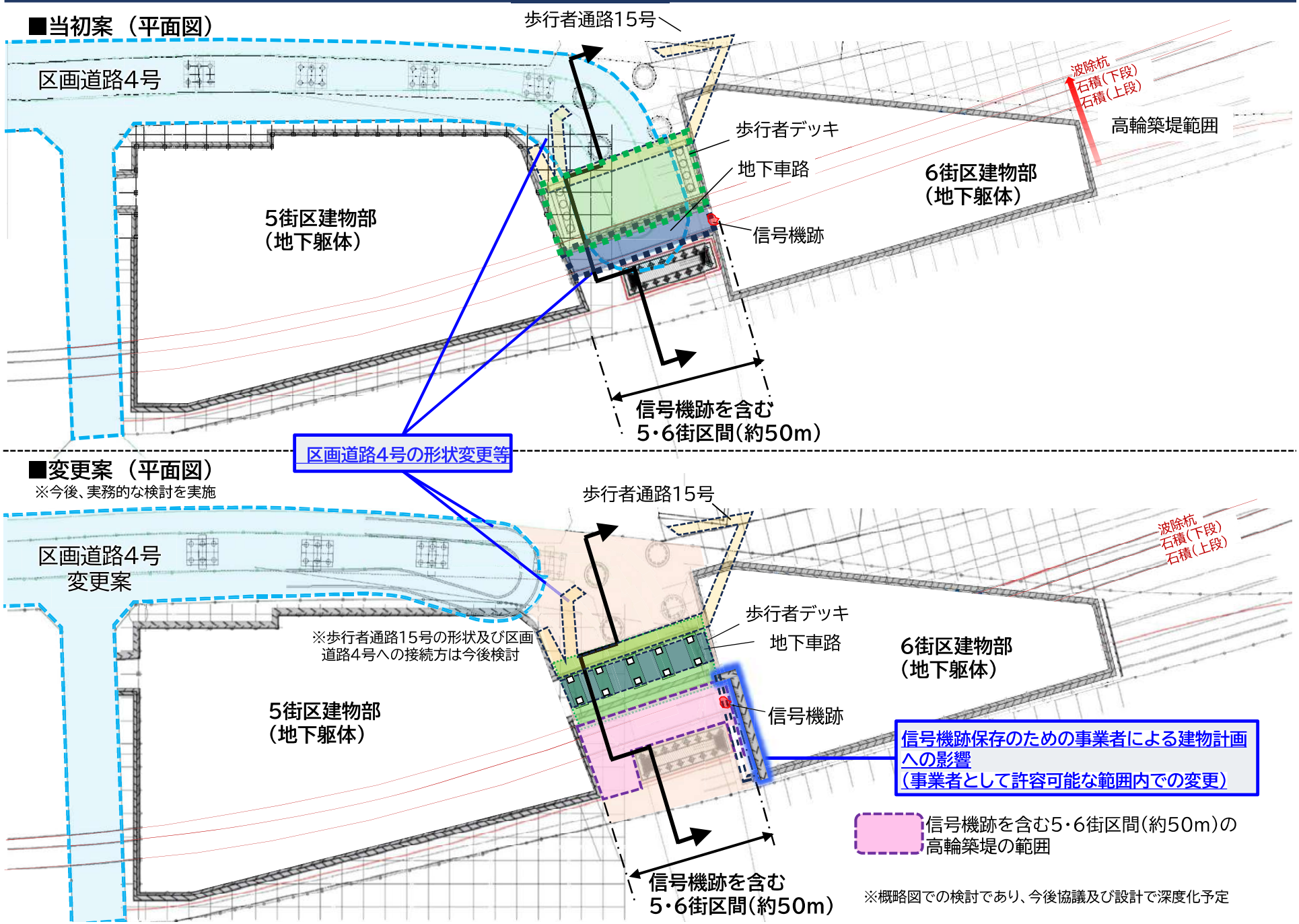
信号機跡を含む 5・6 街区間の高輪築堤の現地保存については、当社だけでは検討の深度化が困難でありましたが、協議体において、関係事業者、関係行政機関及び有識者が専門的知見を尊重しつつ、率直かつ建設的な意見交換を行い、議論を深度化させてきました。

その結果、保護措置整理後に進める都市計画等の各種協議における実務的な検討およびその後の各種法令等手続きは今後となるものの、現時点において信号機跡を含む5・6街区間の高輪築堤の現地保存に向けて、都市基盤施設の変更および歩行者デッキ・地下車路の一体構造化については実現の見通しが得られたことについてご報告します。あわせて、信号機跡の現地保存のため、事業者による建物計画を変更することについて、協議体で共有しました。

なお、信号機跡を含む5・6街区間の高輪築堤を現地保存することを前提に、都市基盤施設及び結節空間のあり方について、引き続き協議体において実務的な検討を進めてまいります。

# 都市基盤施設等の変更及び建物計画への影響

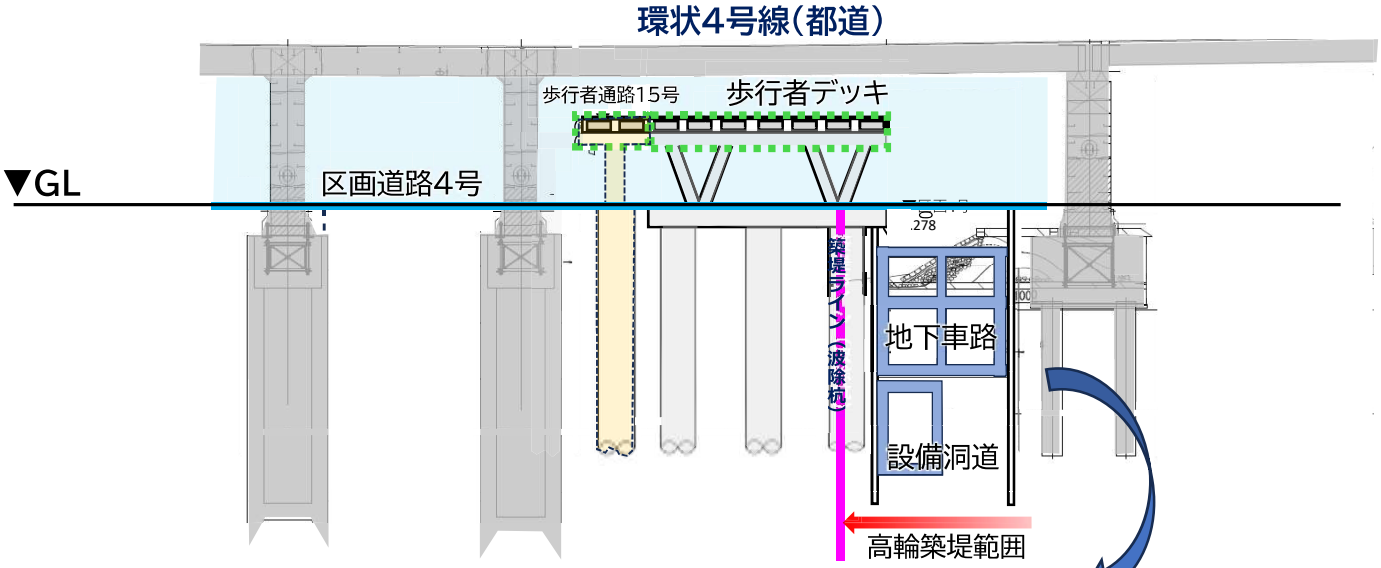
資料2　別紙



# 都市基盤施設等の変更及び建物計画への影響

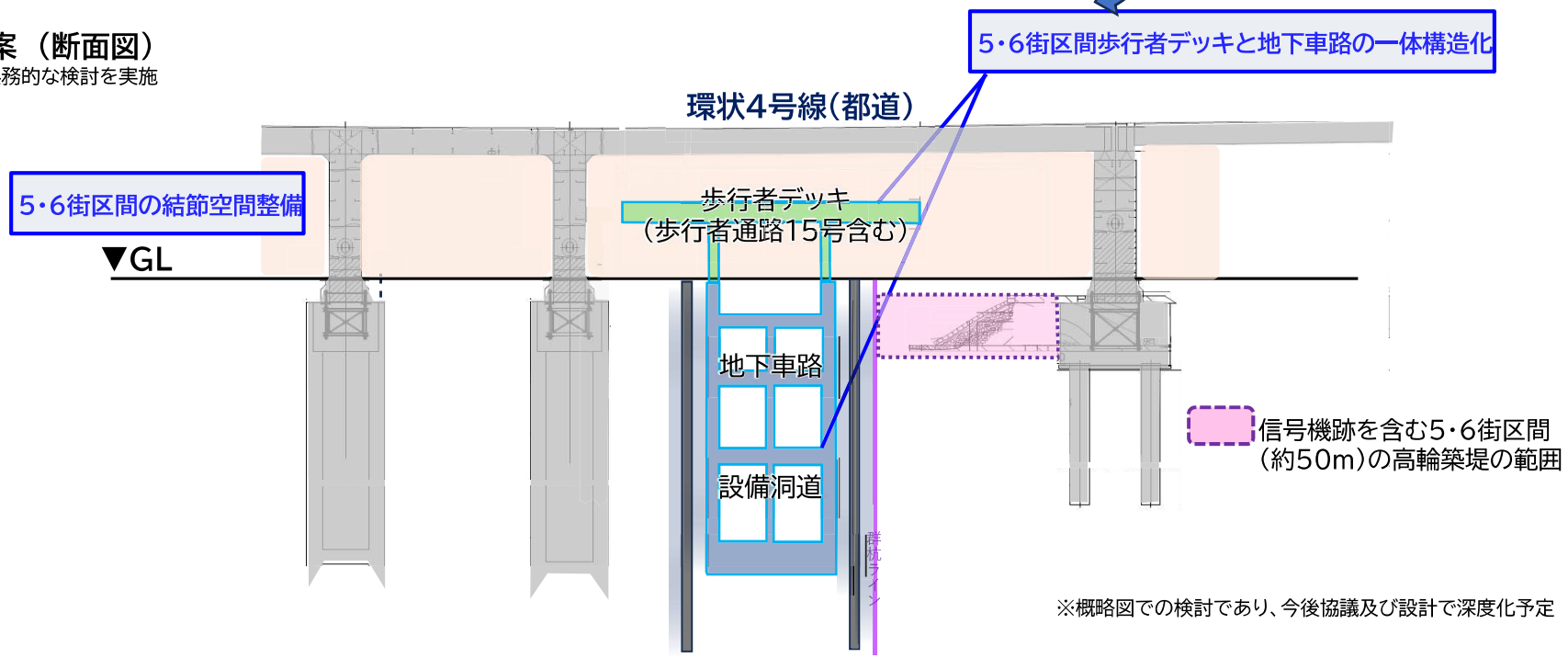
資料2　別紙

## ■当初案（断面図）




## ■変更案（断面図）

※今後、実務的な検討を実施



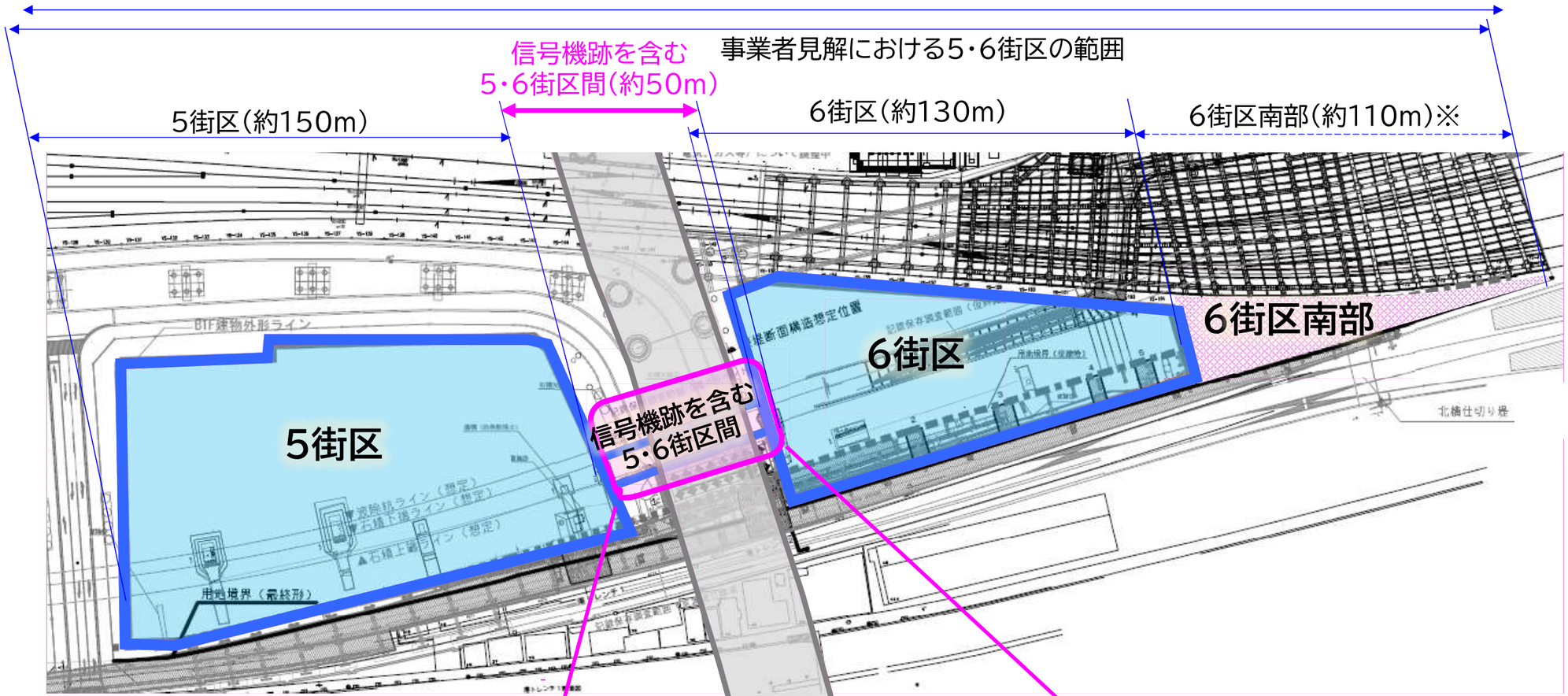

※概略図での検討であり、今後協議及び設計で深度化予定

# 現地保存の検討対象の「信号機跡を含む5・6街区間」について



第54回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料より（一部加筆）

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






資料3

2026 年 7 月 15 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（6）」に対する当社の見解について

本文書は、2026 年4月8日の第 66 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（6）」（以下、「委員見解（6）」という。）に対して、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

当社が推進する品川のまちづくりは、「これからの日本の成長をけん引する『国際交流拠点・品川』」の核を成すものとして、当社の車両基地の再編及びリニア中央新幹線整備等の鉄道改良事業、土地区画整理事業及び環状4号線等の基盤整備事業と一体のものとして進めています。関係行政・関係事業者・地元の皆様及び多様な共創パートナー等と共に、「100 年先の心豊かなくらしのための実験場」をコンセプトに、「地球益」の実現に向けて、残る1～5・6街区の事業等についても早期に完成させ、『国際交流拠点・品川』の早期実現に貢献してまいります。

まちづくりを進めるなかで出土した「高輪築堤」については、鉄道会社である当社にとって大変意義深く、その価値や保存方針等に関して、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」など複数の会議体を設置し、様々な分野の有識者及び関係行政等からのご助言やご支援を頂いてきており、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・継承等についても、2025年3月以降、本委員会で丁寧に議論を積み重ねていただいております。

## 2. 文化財的価値について

委員見解により示された文化財的価値

①高輪築堤跡の遺構は日本の近代化土木遺産を代表する遺跡として、わが国の近代史、鉄道史、土木史、産業史上重要な位置を占めている。また、東京や高輪の地域史を考える上でも貴重な遺跡である。

②国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に指定された、２街区の築堤部及び３街区の第７橋梁橋台部・築堤部と一連のものであり、国指定史跡にふさわしい文化財的価値を有していると評価できる。

③高輪築堤跡の文化財的価値の判断基準は、「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」という観点に基づいている。

④５・６街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、１～４街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。高輪築堤跡の構造の多様性は構築方法の違いや構築時の工区を示すものである。また、第８橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤が含まれ、旧品川停車場につながる部分にあたる点も重要である。

⑤６街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、４街区で検出された信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。

上記に対する当社の見解は、2025 年6月の第 56 回本委員会において「委員見解を出発点とし、今後の検討の中で内容の確認や相談をさせていただくこと」を、委員・当社間で相互に確認をしており、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. 委員見解にていただいた見解に対する回答を含めた当社見解**

**＜委員見解(6)＞**

・信号機跡を含む 5・6 街区間の現地保存については、2 月 4 日の委員見解を受けて、ＪＲ、関係事業者、関係行政機関及び有識者による協議体において検討が進められていることに感謝する。協議体における検討・協議の結果等については、本委員会に報告するとのことである。本委員会としては、協議体における検討・協議の経過を注視しながら、最終的な結果を待つことにしたい。なお、2 月 4 日の委員見解で述べたように、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する。

資料2でご報告の通り、今後保護措置整理後に進める都市計画等の各種協議における実務的な検討およびその後の各種法令等手続きは今後となるものの、現時点において「信号機跡を含む5・6街区間の高輪築堤(約50m)の現地保存」と両立する都市基盤施設の変更および歩行者デッキ・地下車路の一体構造化ついて実現の見通しが得られており、あわせて、信号機跡の現地保存のため建物計画を変更します。

**＜委員見解(6)＞**

・6 街区南部の第 8 橋梁北横仕切堤については、これまでの調査成果から、遺存状態は第 7 橋梁南北横仕切堤の方が良く、石垣は後に暗渠の一部に転用されているが、第 7 橋梁南北横仕切堤との共通点を有しており、新橋・横浜間で北横仕切堤、南横仕切堤は第 7・8 橋梁にともなうこの 2 ヵ所しかないところから、希少性の高い遺構であることが指摘された。こうした所見は、第８橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤の文化財的価値が重要であるとした委員見解を支持するものである。

・ＪＲ見解では、第 8 橋梁北横仕切堤を含む高輪築堤跡（約 110m）の現地保存を実現しているとされるが、高輪築堤跡（約 110m）のうち大半が 6 街区南部の東側の線路下にあたっている。6 街区南部では、調査によって高輪築堤跡複線期の裾ラインを確認しているが、北横仕切堤より南では街区外の線路下に裾ラインが想定される。また、線路下の高輪築堤跡の遺構の状況は明確になっていない。したがって、今後は線路下の高輪築堤跡の遺構の状況を確認する必要がある。

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

6街区南部の東側は掘削を伴う開発計画を行わない範囲であり、鉄道の安全・安定輸送の観点からも営業線直下や近接範囲の試掘は困難と考えますが、今回、港区教育委員会事務局

において、過去の6街区南部周辺で実施された調査を取りまとめていただきました。

**＜委員見解(6)＞**

また、2025 年 12 月 3 日の委員見解において、「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。」と要望したが、1 月 7 日のＪＲ見解では、「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。」という回答であった。また、関係行政に対して「今後も関係行政等と連携のうえ検討を行うが、移築の候補地等については関係行政からの提案、助言をお願いしたい。」と述べている。本件については、引き続き具体的な移築保存先の確保の検討をお願いしたい。

4 街区第 7 橋梁南横仕切堤跡の移築保存の検討要望につきましては、開業済みの 1～4 街区では移築可能な場所の確保が困難であること、また保存方針を協議中である 5・6 街区においても、現時点では移築可能な場所の確保の見通しが立っていない状況にあることは、これまでもご報告しているとおりです。

当社ならびに文化財行政は、第 7 橋梁南横仕切堤跡の文化財的価値を踏まえた移築について、議論を重ねてきております。

今後、5・6 街区における保護措置に関する結論を得たのちに、具体的な移築方法等について、当社ならびに文化財行政で検討・協議を進めてまいりたいと考えます。

5・6街区エリアにおけるまちづくりと高輪築堤の保存・継承との両立につきましては、2024 年9月から 12 月にかけて実施された港区教育委員会による確認調査を踏まえ、2025 年 3 月第 53 回本委員会以降、これまで計十数回にわたり継続的に検討・協議を重ねていただきました。

・5街区、5・6街区間及び6街区計約330m(6街区南部を除く)の区間は、JR線及び京急線に挟まれた立地にあり、加えて都市基盤施設が整備済又は整備中であるなど、開発計画上の厳しい制約条件があるエリアです。(別紙1)

・また、この区間は、TAKANAWA GATEWAY CITY と品川駅を接続する結節エリアであり、開発価値が極めて高く、1～6街区全体で進める公共性の高いまちづくりを通じて、『国際交流拠点・品川』の実現に寄与する重要なエリアです。

・このため、この区間には、歩行者ネットワーク、一般車両・物流ネットワーク、駐車場機能、エネルギーセンター・エネルギーネットワーク等、1～6街区全体のまちづくりを成立させるために必要な各種機能を複合的に計画しており、その主要なものは建物地下部において確保する必要があります。(別紙2)

・当社は、委員見解を出発点として、全面的な現地保存、信号機跡及び築堤部 100m以上の現地保存について、数多くの具体的かつ合理的な開発計画のシミュレーションを実施し、網羅的に検討を行いました。(別紙 3-1～3-3)

・しかしながら、いずれの検討案についても、歩行者・車両・エネルギー等の各ネットワーク機能の確保、建物計画の成立、公共性の高いまちづくりの実現及び開発価値の確保等の

観点から、開発計画への影響が著しく、現地保存との両立は困難であることを確認しており、委員見解(5)においても、「JR 見解において、5・6街区での築堤部 100m以上の区間の現地保存が難しいとされたことは理解できる」とお示しいただいております。

・そのような状況のなか、委員見解(5)における再度のご要望を受けて、「信号機跡を含む5・6街区間の高輪築堤(約 50m)の現地保存」について、関係事業者、関係行政機関及び有識者の皆様との検討・協議の結果、実現の見通しが得られております。なお、当社はこの検討・協議において、現地保存を可能とするよう、厳しい制約条件のなかで建物計画の一部変更を対応しております。(別紙4)

・なお、今般の都市基盤施設・建物計画変更の実現の見通しが得られたことを踏まえ、5・6街区にまたがることも含めた5・6街区全体での築堤部 100m以上の現地保存について、具体的な開発計画のシミュレーションを追加検討いたしましたが、これまでの検討と同様に、開発計画への影響が著しく、事業者として許容できる範囲を大きく超えております。(別紙3－4、別紙5)

当社といたしましては、1～4街区に続き、5・6街区においても具体的な設計及び都市計画協議等を進め、高輪築堤の保存・継承との両立を図りながら、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』の実現に貢献してまいりたいと考えております。

つきましては、事業者としてまちづくりと高輪築堤の保存・継承との両立に向けた最終的な方針を整理してまいりたいと存じますので、これまでの検討・協議及び当社見解をご理解いただいたうえで、すみやかに5・6街区の保護措置の取りまとめをお願いいたします。

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



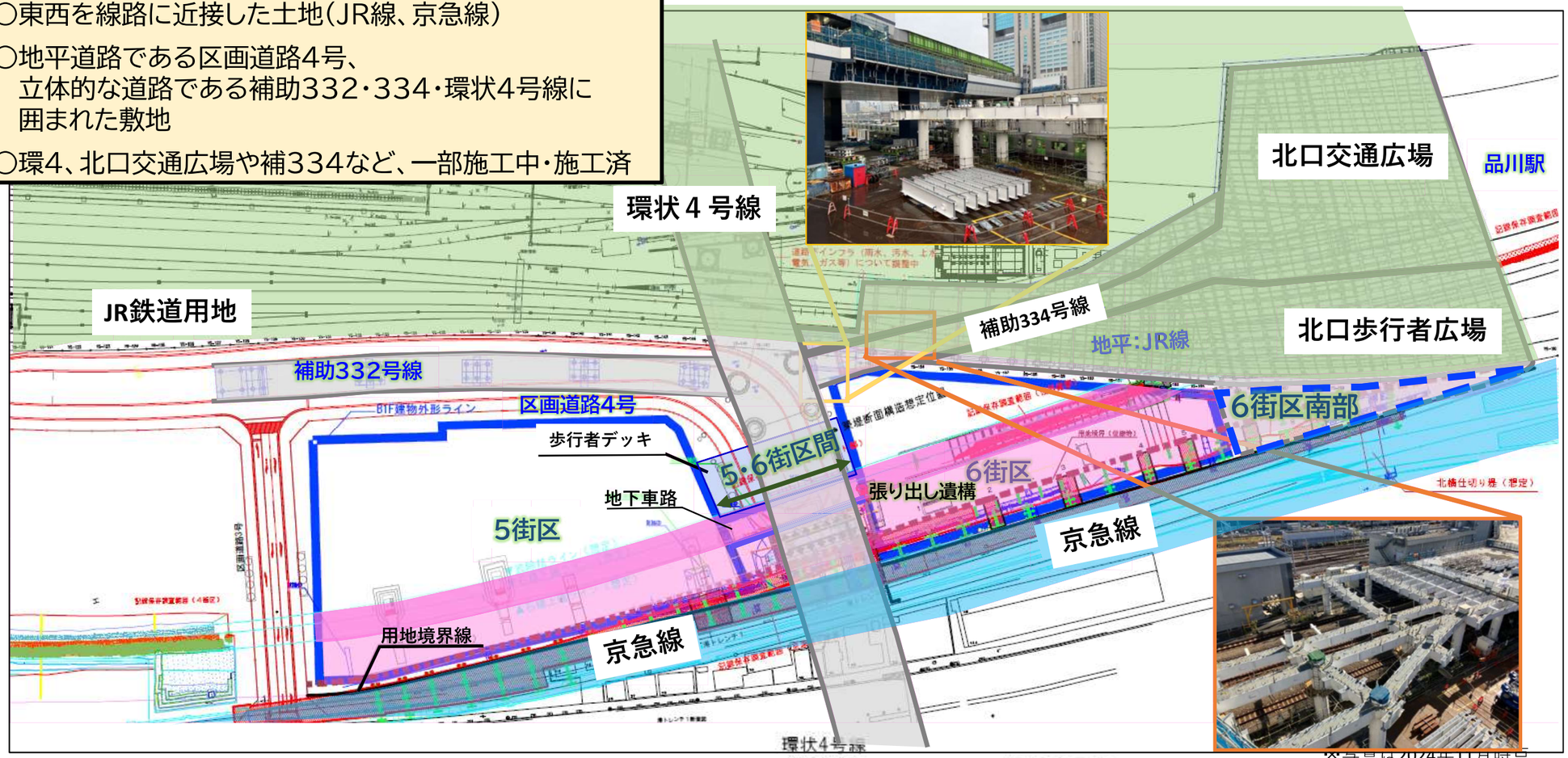
※2025年4月9日開催 第54回調査保存等検討委員会資料【別紙4-3】に一部加筆

**【基盤上の制約等】**

○東西を線路に近接した土地（JR線、京急線）

○地平道路である区画道路4号、
立体的な道路である補助332・334・環状4号線に
囲まれた敷地

○環4、北口交通広場や補334など、一部施工中・施工済





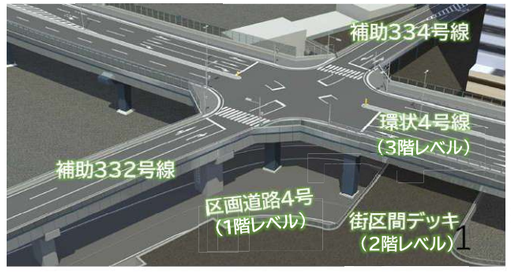


**【高輪築堤との関係】**

○開発計画部における築堤部面積の割合
- ・開発計画部面積：約19,300㎡
- ・開発計画部内築堤部面積：約10,100㎡（約56%）

○張り出し遺構が6街区計画建物北端部及び地下車路と重複

○既に一部環4・京急連立等の公共事業に伴う記録保存調査等を実施



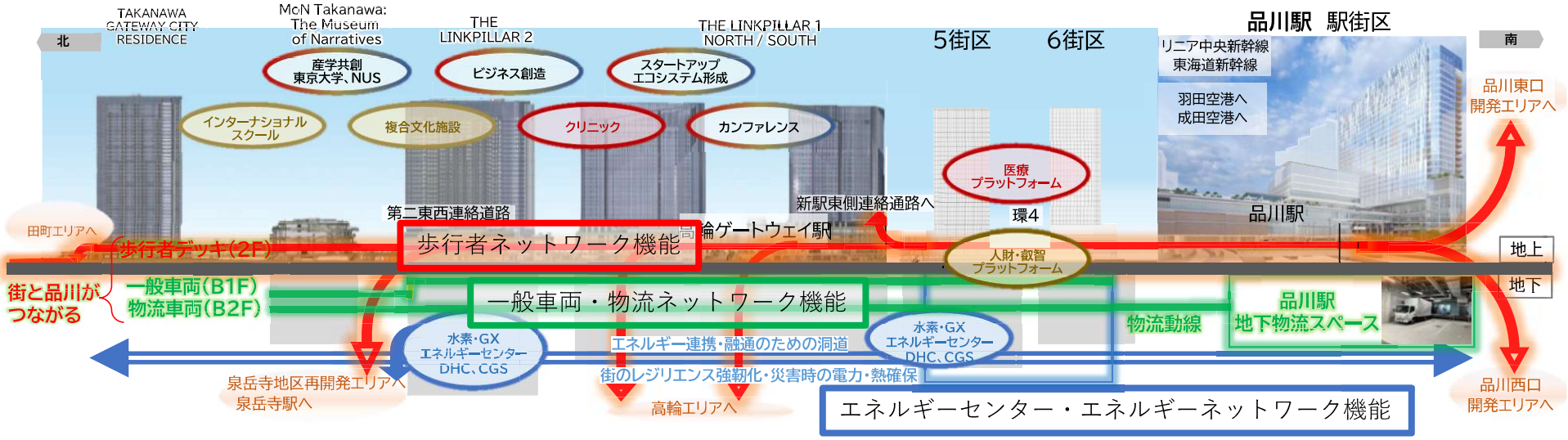

【取扱注意】
本資料は無断複製
・複写を禁じます

※現時点のイメージであり、
今後変更となる場合があります

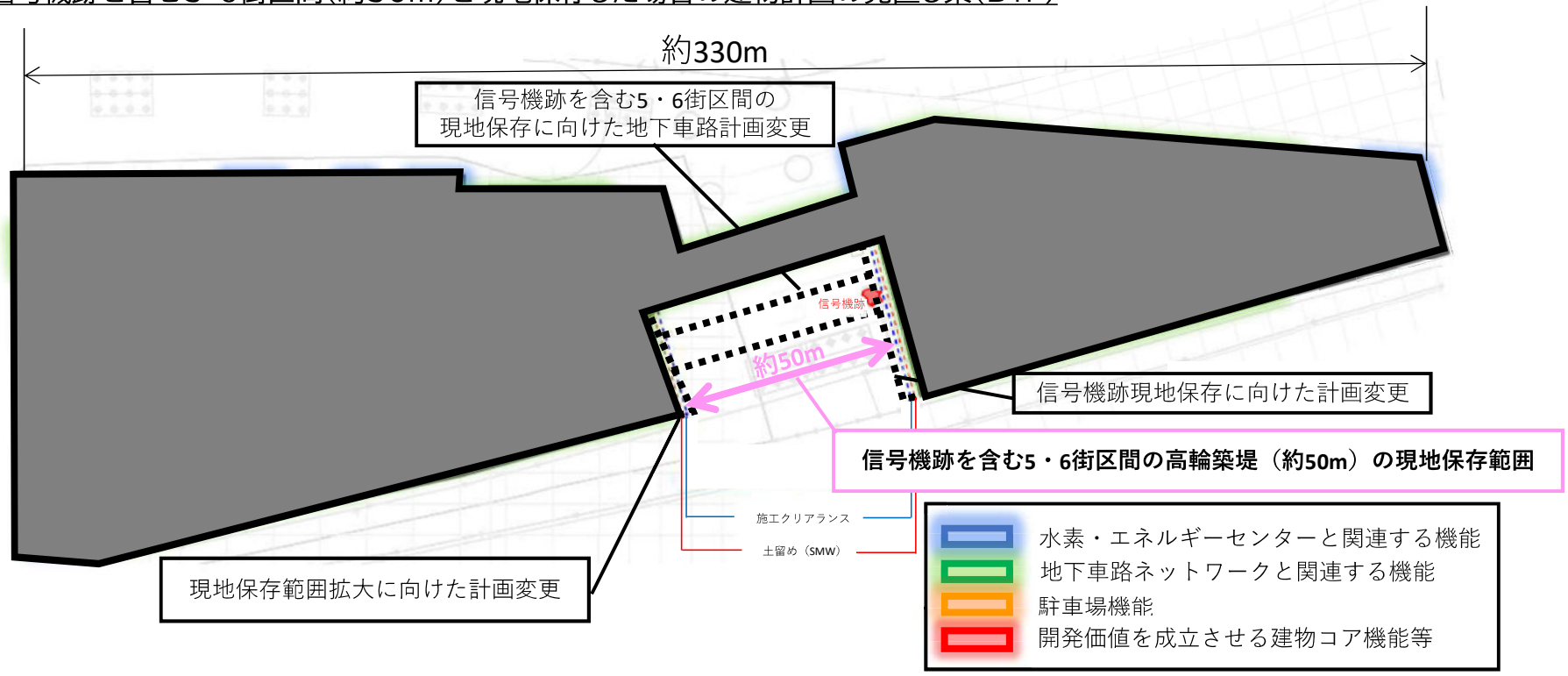
資料3　別紙2

## ■　1～6街区及び品川駅エリアの全体計画（立面図）

※　一部非公開資料

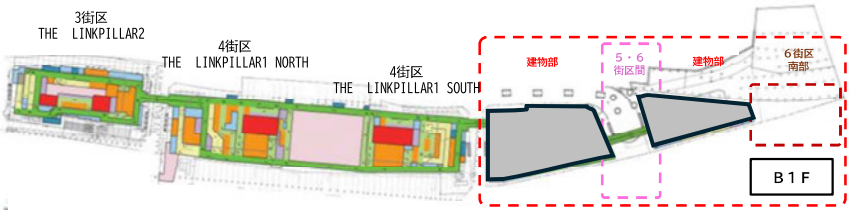



## ■　信号機跡を含む5･6街区間（約50m）を現地保存した場合の建物計画の見直し案（B1F）



## 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




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

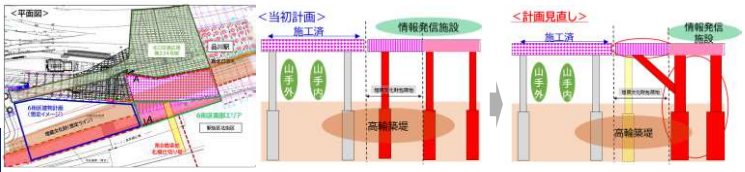
重大疾病の早期発見
新薬へのリアルタイムアクセス
構想例：　重大疾病検査センター、
創薬・治験ラボ

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

### ① 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

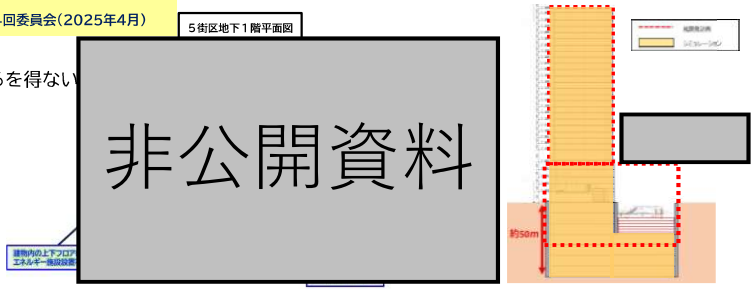
○第8橋梁部北横仕切堤を含む6街区南部の現地保存(約110m)を実現




### ② 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

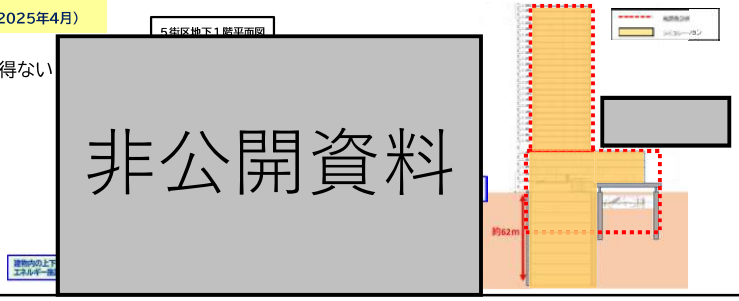
○施工方法により築堤の破損が生じる
○築堤の劣化が生じ、良好な保存環境確保に課題
○工事費が膨大
○建物収益床の棄損




### ③ 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

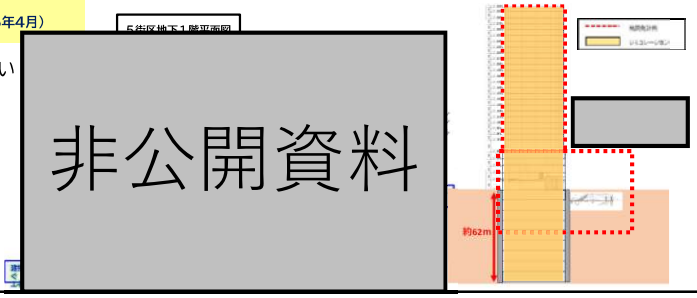



### ④ 5街区_高輪築堤を避けた構造による現地保存の検討　第54回委員会(2025年4月)

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

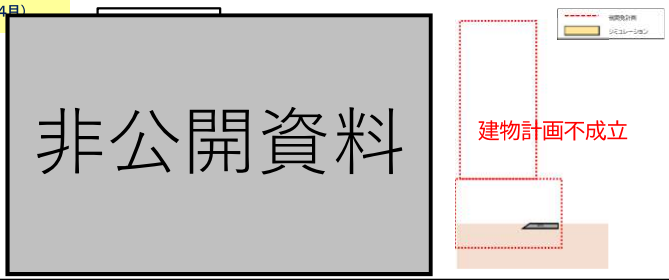
※大深度の掘削を前提にした建築計画の実現は困難




### ⑤ 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



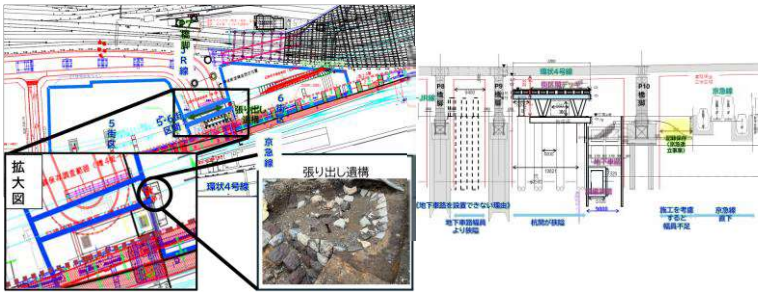
⑥

## 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



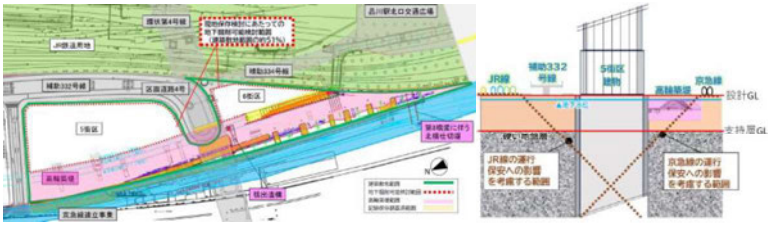

⑦

## 全面的な現地保存の検討　第58回委員会(2025年8月)

地下掘削可能検討範囲は建築敷地範囲の約51%

↓

○大深度の掘削を前提にした建築計画の実現は困難



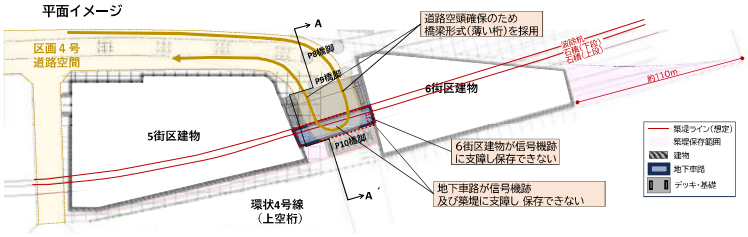

⑧

## 5・6街区間における現地保存の検討　第61回委員会(2025年11月)

同一構造物とするシミュレーションを実施するも課題多数

↓

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




⑨

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

大規模機械式駐車場が配置できず、平面駐車場を地下深くに整備せざるを得ない

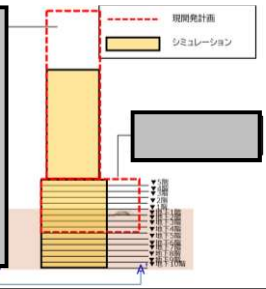
↓

○2,000億～3,000億程度の価値棄損

○日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難

○車両動線上で交錯部が生じるため安全面に課題

非公開資料




⑩

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

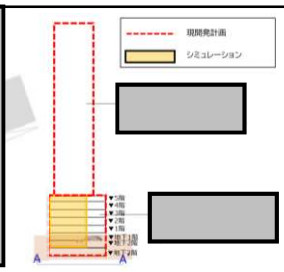
建物コア、コアに付随する機能、車両動線等スペースの確保が出来ず、建築計画が成立しない

↓

○価値の毀損が膨大

○日本の社会課題解決に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」の実装が困難

非公開資料



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

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

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

⑭

第63回委員会(2026年1月)
5街区建物部(25m)・5・6街区間(50m)・6街区(25m)における現地保存の検討

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

○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

⑮

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

・大規模機械式駐車場設置が不可となることによる大規模な地下掘削や、5街区建物部の床面積大幅減により、開発計画として約1,000～2,000億円程度の価値棄損
・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

非公開資料

別紙4－1

⑯

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

・6街区建物部の床面積大幅減等により、開発計画として約1,000～2,000億円程度の価値棄損
・1～6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた「三本柱（人材叡智・医療・水素 GX）」の実装が困難
・車両動線上で交錯部が生じ、安全面に課題のある建築計画

非公開資料

別紙4－2

⑰

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

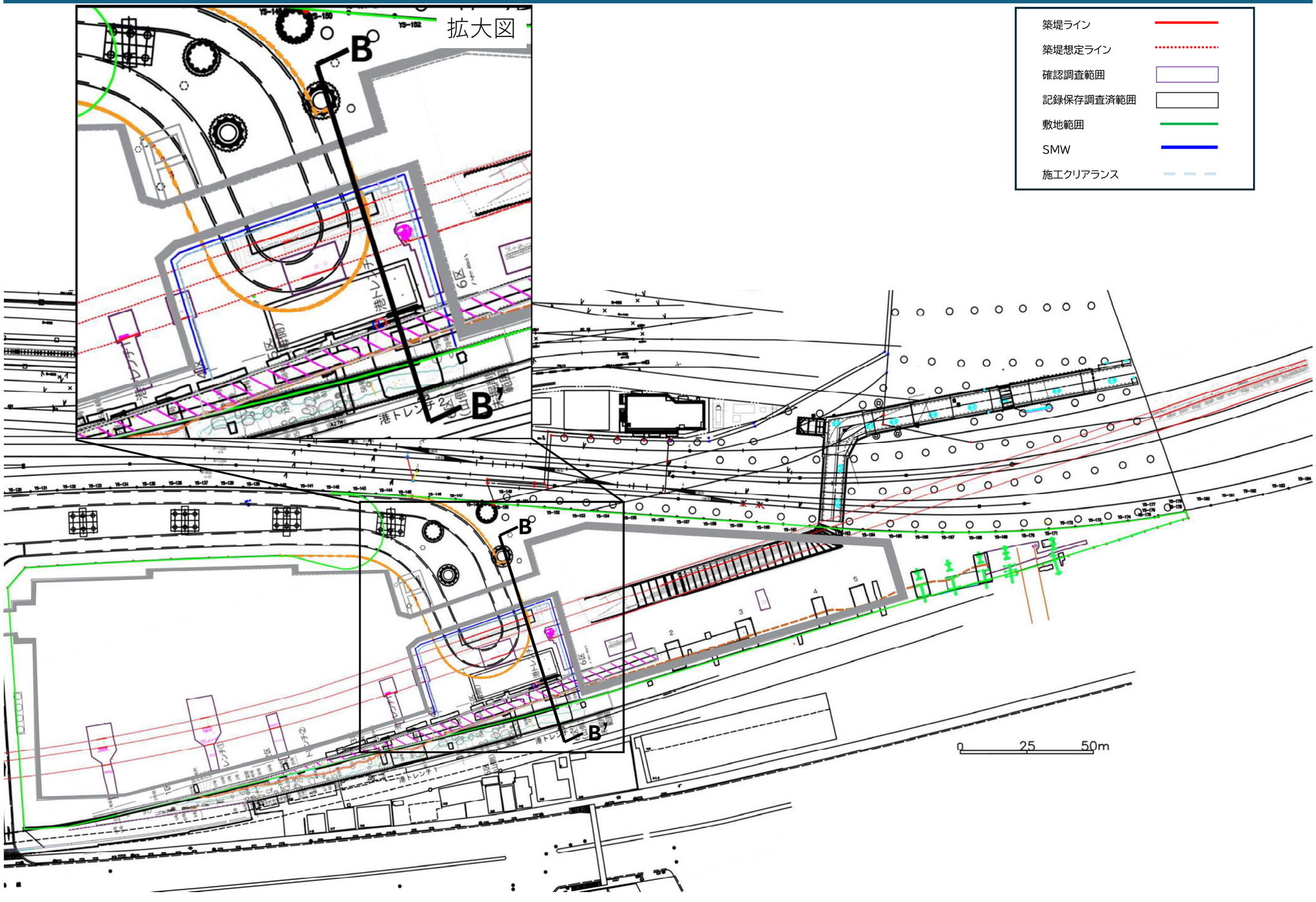
・大規模機械式駐車場設置が不可となることによる大規模な地下掘削や、5街区・6街区建物部の床面積大幅減により、開発計画として約1,000～2,000億円程度の価値棄損
・日本の社会課題解決に向けた「三本柱（人材叡智・医療・水素 GX）」の実装が困難
・車両動線上で交錯部が生じ、安全面に課題のある建築計画

非公開資料

別紙4－3

# 高輪築堤と開発計画の関係図（基本図・平面）

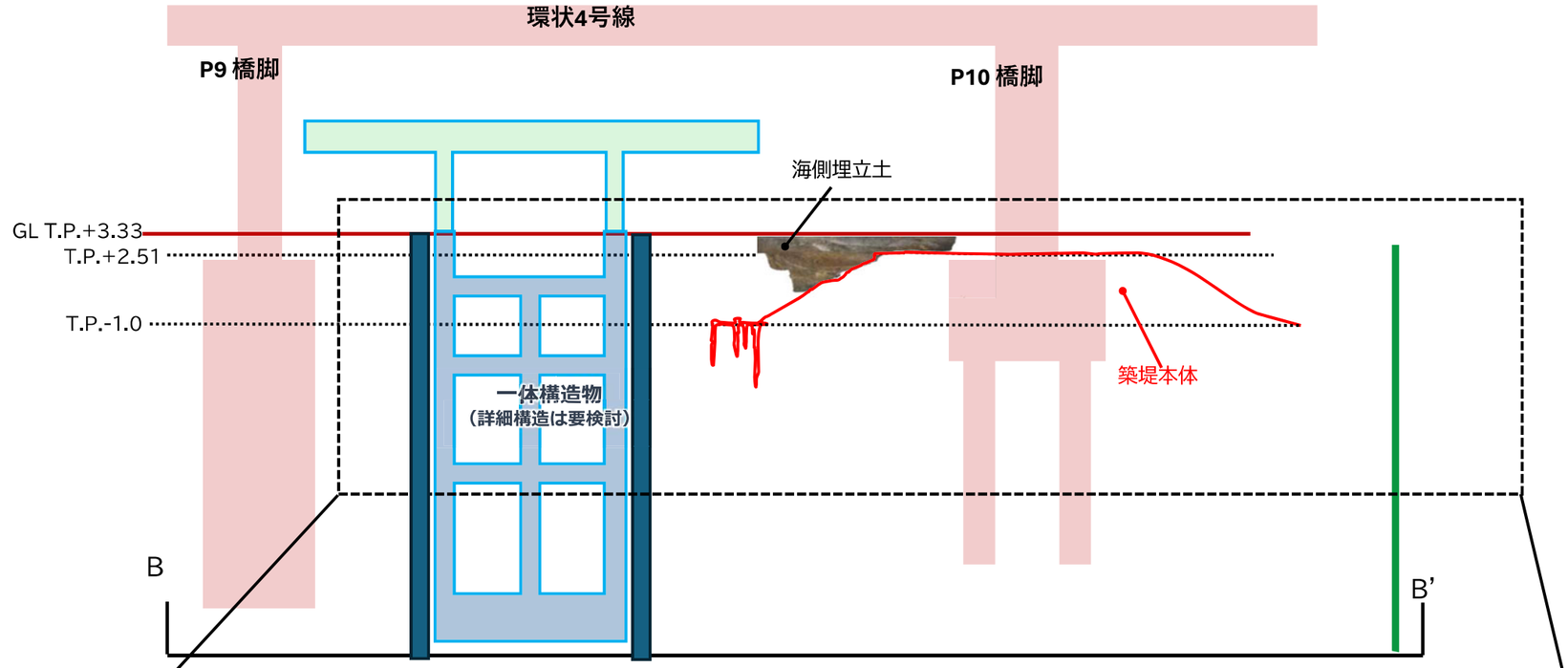
資料3
別紙4－1



# 高輪築堤と開発計画の関係図（基本図・B-B’断面）

資料3
別紙4－2

## 5・6街区間B-B’断面




第56回調査・保存等検討委員会1－6（東京都教育庁資料）より抜粋・一部加筆

【資料１－６】

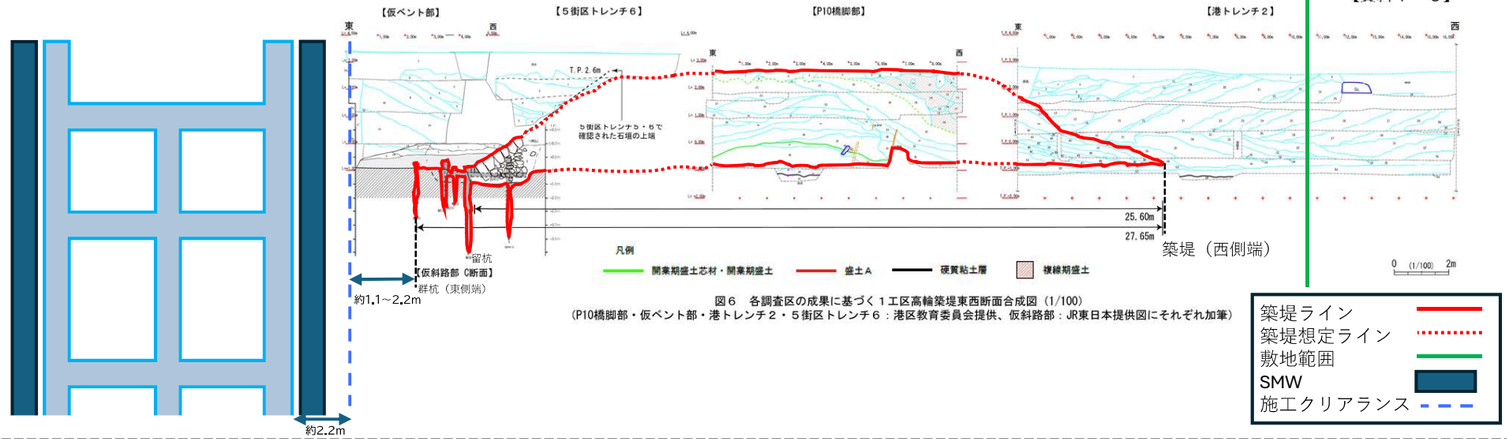
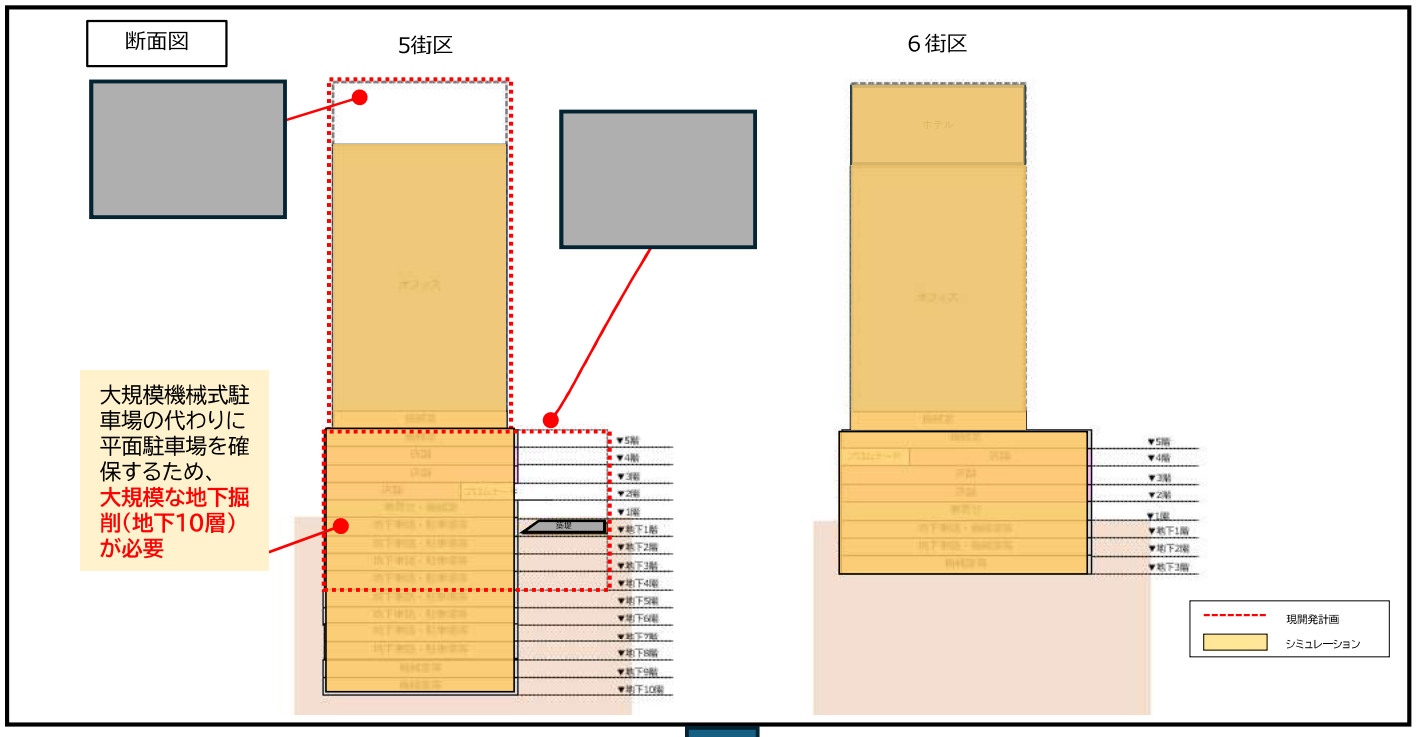



図６　各調査区の成果に基づく１工区高輪築堤東西断面合成図（1/100）
（P10橋脚部・仮ベント部・港トレンチ２・５街区トレンチ６：港区教育委員会提供、仮斜路部：JR東日本提供図にそれぞれ加筆）

<追加検討⑮>5街区建物部(50m)・5・6街区間(50m)における現地保存の検討　※一部非公開資料　別紙5－1

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

非公開資料



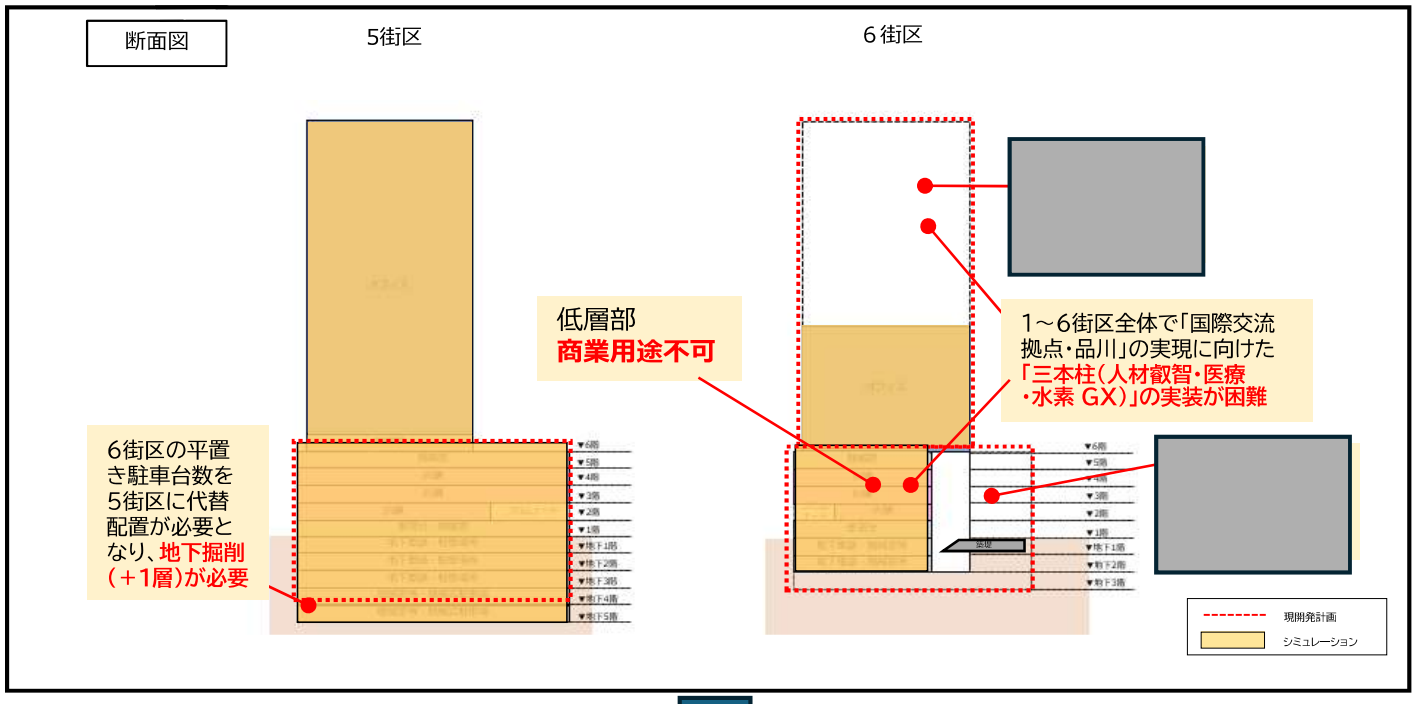

## ■開発計画への影響

・大規模機械式駐車場設置が不可となることによる大規模な地下掘削や、5街区建物部の床面積大幅減により、開発計画として約1,000～2,000億円程度の価値棄損

・車両動線上で交錯部が生じ、安全面に課題のある建築計画

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

非公開資料

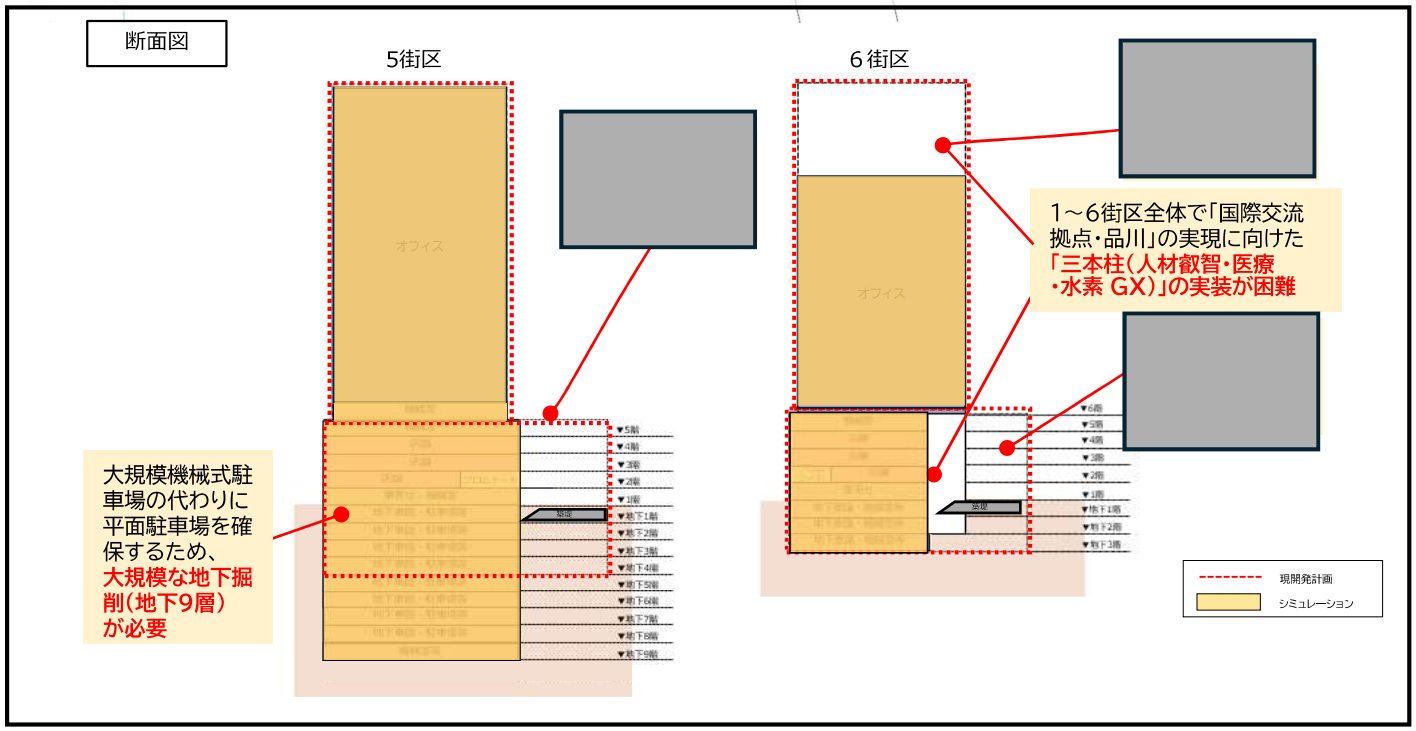



## ■開発計画への影響

- 6街区建物部の床面積大幅減等により、開発計画として約1,000～2,000億円程度の価値棄損
- 1～6街区全体で「国際交流拠点・品川」の実現に向けた「三本柱（人材叡智・医療・水素 GX）」の実装が困難
- 車両動線上で交錯部が生じ、安全面に課題のある建築計画

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

非公開資料




## ■開発計画への影響

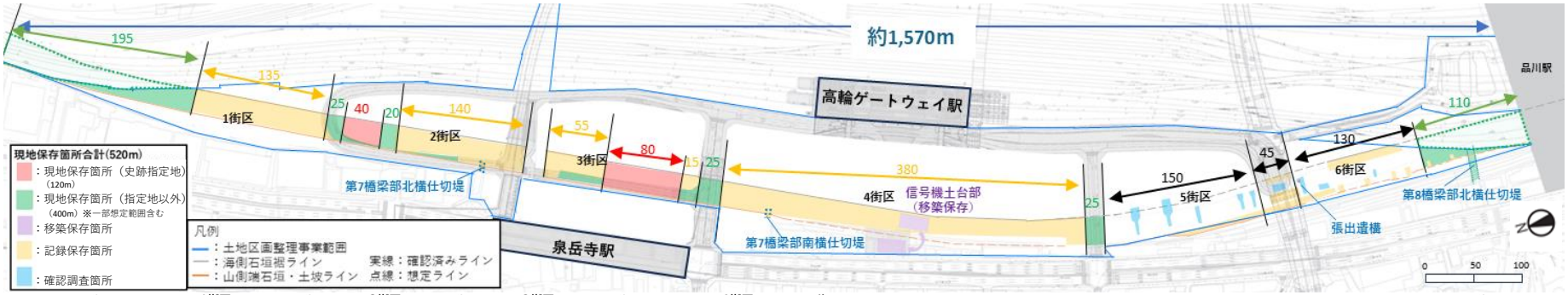
・大規模機械式駐車場設置が不可となることによる大規模な地下掘削や、5街区・6街区建物部の床面積大幅減により、開発計画として約1,000～2,000億円程度の価値棄損

・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

# 高輪築堤の保存・継承とまちづくりとの両立について

資料5




出土状況




**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」「歴史的重層性」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

2025年12月3日「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）」※1
○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。
○「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。

※1　2025年9月3日「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）」と文化財的価値・保護措置の内容は同様

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

**調査・保存等検討委員会見解**

**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
○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

**とりまとめに向けた意見交換**

**当社の基本的な考え方**

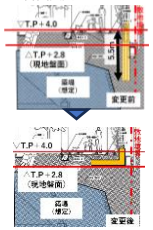
【基本的な考え方】
○1～6街区全体で、「国際交流拠点・品川」の実現に向けた品川全体のまちづくりと高輪築堤の保存・継承等との両立に向けた一体的・連続的な取組みを実施

**保存方針**

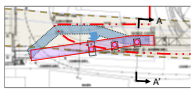



**方針を踏まえた取組み（1～4街区）**

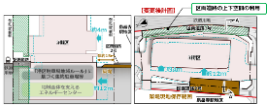
築堤に支障しないように構造物の計画変更




1・2街区間歩行者デッキの、位置及び形状の大幅な見直しを実施



建物計画の大幅な計画変更



4－2街区のインフラ敷設計画を一部変更

移築保存に向けて詳細かつ慎重な記録保存調査



海上築堤らしい景観や長い区間を体感できる継承の取組




築堤上面の確認・記録


石すべて（約15,700個）を材質、形状の記録し保管


裏込め石の検出・記録


木杭すべて（約8,000個）、胴木、板のサンプリング、材質、形状の記録


3D点群データを活用した記録を実施


調査報告書および調査データの取りまとめ

# 今後検討

## 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】

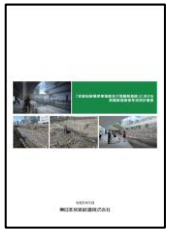
- 築堤を活かし、「**品川全体の価値を高められるチャンス**」
- 品川地区全体の価値を高めて、「**賑わい**」をもたらす
- 「**文化的公共空間**」を作る
- 歴史も踏まえて、「**これから先**」のまちづくりを考える
- 「**過去から現在、未来に繋がる文化**」として発信する




## 観点：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



# 〈参考資料〉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）

（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: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」「歴史的重層性」**などの観点から、保存の方針を定めている

・**信号機跡を含む5・6街区間（約50m）の高輪築堤の現地保存**に向けて、都市基盤施設の変更および歩行者デッキ・地下車路の一体構造化については**実現の見通しが得られた**

【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




公園部



第7橋梁部



### 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がわかる、**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】

〇活用・展示・デザインのあり方　〇開発計画のあり方　〇推進体制のあり方

# 〈参考資料〉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）

（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<br>（「品川」というまちの特性と使命） | 高輪築堤の価値のあり方<br>（文化財としての位置づけ） | 高輪築堤の継承のあり方<br>（文化財の保存・公開方法） | これまでと今後の取組み<br>（活かしていくべきこと） |
|---|---|---|---|---|
| これまでの主なご意見（第⑥回～第⑳回） | **【品川というまちの特性】**<br>・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。（⑥）<br>・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。（⑥）<br>**【品川のまちの使命】**<br>・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。（⑥）<br>・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。（⑥）<br>・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（⑦）<br>・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。（⑨）<br>（参考）<br>**【国家戦略特別区域の定義】**<br>・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）<br>**【都市再生緊急整備地域の定義】**<br>・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） | **【「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】**<br>（国指定史跡としての本質的価値）<br>・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、引続き連動していけると良い。⑩）<br>・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。（⑩）<br>・指定地だけではなく幅広に捉えて、価値も含めていることが、この保存活用計画の中心的な内容である。（⑩）<br>**〇日本近代化における重要な鉄道建設**<br>・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。（⑦）<br>・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。（⑥）<br>・「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。（⑦）<br>・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。（⑧）<br>・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。（⑥）<br>**〇新橋・横浜間以降、我が国鉄道網整備の基礎となった路線**<br>・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。（⑦）<br>・「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、俯瞰する観点を持てると良い。（⑥） | **【現地保存の考え方】**<br>・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。（⑦）<br>・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。（⑨）<br>・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ねばならないと思う。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。（⑥）<br>・信号機土台部の移築については、近し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の、価値はある。（⑩）<br>・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。（⑪）<br>・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。（⑪）<br>・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、柔軟に取り扱うべき。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。（⑪）<br>・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のも一つの方法である。（⑩）<br>（参考）高輪築堤の保存の方針<br>・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）<br>・3街区第7橋梁部（約80m分）及び2街区公園部（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行っている。（⑨）<br>・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。（⑮）<br>・代表的な部分として、第7橋梁部を残してもらい大変ありがたい。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。（⑮）<br>・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、いつど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もらいたい。（⑮）<br>→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。（⑮）<br>・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い。（⑮）<br>・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。（⑮）<br>・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。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。（⑮）<br>・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、個人的には自然な整理ではないかと思う。（⑮） | **【これまでの取組み】**<br>・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取り組んでいることが理解できた。（⑥）<br>・品川駅を中心にしっかりした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てもらうことではないか。（⑥）<br>・「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。（⑧）<br>・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。（⑨） |

# 〈参考資料〉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）

（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<br>（「品川」というまちの特性と使命） | 高輪築堤の価値のあり方<br>（文化財としての位置づけ） | 高輪築堤の継承のあり方<br>（文化財の保存・公開方法） | これまでと今後の取組み<br>（活かしていくべきこと） |
|---|---|---|---|---|
| これまでの主なご意見（第⑥回～第⑳回） | **【品川のまちと高輪築堤の関係性】**<br>・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。（⑦）<br>・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、賑わいをもたらしていけると良い。（⑦）<br>・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必要があるため、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。（⑧）<br>・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」を両立するためにどのような工夫が必要か、という議論が必要ではないか。（⑧）<br>・「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のまちづくりのあり方」という方が相応しいのではないか。（⑧）<br>・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。（⑨）<br>・単にJR東日本のプロジェクトというだけではなく、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。（⑩）<br>・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。（⑩）<br>・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。（⑩）<br>・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。（⑩） | **○イギリス人技師の指導のもとに建設された鉄道**<br>**○鉄道技術向上の基礎となった新橋・横浜間建設**<br>**○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**<br>**○明治初期の土木技術を示す重要な遺構**<br>・高輪築堤を含めた29㎞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、イギリス人技術者が日本の技術者を育成した点を十分に調査し、説明・展示等ができると良い。（⑥）<br>・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。（⑧）<br>・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。（⑧）<br>・鉄道の歴史からすると、築堤という構造物に限定せずに、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。（⑥）<br>**○海上に鉄道を走らせるために建設された鉄道敷**<br>・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という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。（⑧）<br>・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。（⑧）<br>**○水運と陸運の結節点に建設された築堤の橋梁**<br>・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、養殖場としたり、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。（⑫）<br>**○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**<br>・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作った経緯から、鉄道史だけではなく、地域史においての意味もある。（⑩）<br>・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。（⑦）<br>**※「保存活用計画書」に記載の無い観点**<br>・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。（⑥） | ・5・6街区についても、まず現地保存を出発点として検討すべきである。1～4街区と同様に、計画見直しを含めた現地保存の検討を要望している。（⑯）<br>・まず全面的な現地保存の可能性を検討したうえで保護措置を議論すべきである。委員会としては信号機跡、100m以上の連続区間の現地保存を要望している。（⑰）<br>（参考）・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。（中略）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。<br>（第64回高輪築堤調査・保存等検討委員会における委員見解）<br>・決定した都市計画であるが、それを再検討することで5・6街区の築堤保全につながるのであれば、再度行政の多大な協力を必要とするが再検討に値するのではないか（⑲）<br>・中井氏の提案に賛成であり、まずは行政がこれに同意し、態度と方向性を決めてもらいたいということが一番のポイントである。行政に態度をはっきりしてもらうことが現在の課題である。（⑲）<br>・都市計画決定から時間が経っていないものを変えることについて抵抗を受けるかもしれないと心配するが、変更に値する大発見であることに合意してもらえるならありがたい。都市計画決定は時間がかかるものであり、計画が遅れないよう早めに実施してもらいたい。（⑲）<br>・信号機跡を含む5・6街区間の現地保存の方策を見通したうえで5・6街区の保護措置の結論を得ることにしたいと考えているので、ぜひ検討をお願いしたい。（⑲）<br>・このような工夫で遺構が保存されると画期的。遺構が残ることも大事だが、そのためのプロセスも後世に与える影響が大きい。（⑲）<br>・5・6街区は敷地が狭く、線路に挟まれていて、1mでも残せるところは残そうと考えた際に、道路下空間というのは、大変貴重な空間である。国家戦略特区として都市計画が既にかなり以前に決定されており、これをもう一度変えるということは行政的に大変な作業と思うが、関係行政機関、事業者が全員で力を合わせて取り組んでもらいたい。都市計画決定後に重要な遺構が出たということであれば、専門家の意見を聞いてしかるべき保存措置をとるというのは基本である。（⑲）<br>信号機跡を含む5・6街区間（約50m）の高輪築堤の現地保存に向けて、都市基盤施設の変更および歩行者デッキ・地下車路の一体構造化については実現の見通しが得られたことについてご報告します。あわせて、信号機跡の現地保存のため、事業者による建物計画を変更することについて、協議体で共有しました。<br>（第69回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料2）<br>**【継承の考え方】**<br>・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。（⑥）<br>・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。（⑥）<br>・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「レプレゼンタティブ（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。（⑧）<br>・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。（⑦）<br>・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。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。（⑦）<br>・5・6街区でも、可能であれば人が見える形での保存（露出保存）の実現を目指してほしい。（⑯） | **【今後の取組み】**<br>・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。（⑥⑦⑨）<br>・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。（⑥）<br>・錦絵を展示する際は、現在の位置を示す解説があると良い。（⑧）<br>・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。（⑦）<br>・東京都や港区と相談し、発掘調査の進捗を報告したい。（⑧）<br>・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。（⑧⑨）<br>・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。（⑨）<br>・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。（⑨）<br>・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。（⑨）<br>・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。（⑩）<br>・「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。（⑩） |

# 〈参考資料〉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）

（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<br>（「品川」というまちの特性と使命） | 高輪築堤の価値のあり方<br>（文化財としての位置づけ） | 高輪築堤の継承のあり方<br>（文化財の保存・公開方法） | これまでと今後の取組み<br>（活かしていくべきこと） |
|---|---|---|---|---|
| これまでの主なご意見（第⑥回～第⑳回） | ・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。⑮<br><br>・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。⑮<br><br>・既に進行している都市開発の中で議論を長期化させるべきではない。品川駅との接続や地下インフラなど、より大きな都市構造の中で保存と開発の問題を整理すべきである。⑯<br><br>・高輪築堤は公益性の高い文化遺産である一方、品川開発も国民的な公益性を持つ。最終的に誰が公益と公益の調整を行うのかという視点も重要である。⑯<br>・事業は迅速に進める必要がある一方で、文化財保存については後世への責任を負っている。価値を確保したうえでベストエフォートを実現することが重要である。⑰<br><br>・この地区は国家戦略特区であり、開発の推進そのものが国益である。文化財価値と社会的利益とのバランスを考える必要がある。⑰<br><br>・まちづくりと文化財保護の両立は日本全体の課題で、高輪築堤はその先進事例となる。⑰<br><br>・5・6街区が整備されなければ品川のまちが分断される。事業が成立しなければ社会課題解決に向けた取組みも実現できなくなる。まちづくり全体への影響という視点から議論する必要がある。⑱<br><br>・信号機跡を解決していくことがきっかけになる。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。⑱<br><br>・道路自体の線形を変えることで築堤保護に向けた検討の自由度を高められるように、既決の都市計画に触れる内容をみんなで協力して調整していけないか、というのが私からの提案である。どういう役回りになるかは別だが、そのような場ができれば私も参加しても良い。そのような行政の協力を本会議からも強く要請するという取りまとめ方もあるのではないかと思う。⑲<br><br>信号機跡を含む5・6街区間（約50m）の高輪築堤の現地保存に向けて、都市基盤施設の変更および歩行者デッキ・地下車路の一体構造化については実現の見通しが得られたことについてご報告します。あわせて、信号機跡の現地保存のため、事業者による建物計画を変更することについて、協議体で共有しました。<br>（第69回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料2） | 文部科学大臣が国の史跡として指定しているので、文化財的価値は既にあるものと考える。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。⑮<br><br>・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。⑮<br><br>・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。⑮<br><br>・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。⑮<br><br>・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。⑮<br><br>・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。⑮<br><br>・5・6街区の遺構は1～4街区と同等以上の遺存状況を持つ。工区の違いによる構造の多様性が確認されており、高輪築堤の理解を深める重要な資料である。⑯<br><br>・文化財的価値については、1～4街区で整理した考え方と一貫している。5・6街区でも我が国最初期の信号機跡と考えられる遺構が確認されている。鉄道の連続性を示す100m以上の区間が重要である。⑰<br><br>・文化財として何が重要なのかを整理し、その上で開発との両立可能性を検討すべきである。信号機跡は文化財的観点から重要な検討対象である。⑰<br><br>・高輪築堤は本芝から八ツ山橋まで連続した遺産として捉えるべき。羽田アクセス線調査でも遺構が確認されている。⑰<br><br>・高輪築堤は新橋～横浜間鉄道の一部として、日本近代化の出発点を示す重要な遺産である。一般国民にその価値を理解してもらうことが重要である。⑰<br><br>・5・6街区の高輪築堤は、4街区と同様に鉄道らしい連続性や構造の多様性を示す遺構である。高輪築堤の価値は単なる一部分ではなく、工区ごとの構造の違いや多様性にもある。⑱<br><br>・100m以上の現地保存を要望する理由は、工区ごとの違いや築造方法の多様性を保存するためである。同一構造が続くものではなく、長い区間を残してこそ価値が継承できる。⑱<br><br>・100mという数字は絶対値ではなく、価値をどのように残すかという観点で考えるべきである。⑱<br><br>・100m保存が理想形であっても、それ以外の方法で価値継承を実現できる可能性も検討すべきである。100点満点でなくとも限りなく100点に近い形で価値を継承することが重要。⑱<br><br>・新橋～横浜間鉄道は日本近代化の出発点として極めて重要な価値を持つ。富岡製糸場が世界遺産として残った一方、新橋～横浜間鉄道はほとんど残っていないため、残存する遺構の価値は大きい。信号機跡に関してはその価値がよく理解できるので、残そうという検討をしてもらいたい。⑱<br><br>・信号機跡の文化財の価値が非常に高いということであり、調整してみる価値は十分にあるだろう。⑲<br><br>・信号機跡について、谷川氏からも指摘があるように、文化財として非常に重要な遺跡ということである。4街区では移築保存しかできなかった。ここはなんとか現地保存ができるように頑張ってもらいたい。⑲ | 【様々な継承方法】<br><br>・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。⑥<br><br>・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。⑨<br><br>・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。⑨<br><br>・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。⑥<br><br>・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。⑦<br><br>・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。⑨⑫<br><br>・新しく作られるまちのなかに、ストーリーとして築堤があったという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。⑧<br><br>・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、どう表現するかの工夫があると良い（⑧）<br><br>・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。⑧<br><br>・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。⑧<br><br>・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。⑧<br><br>・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。見た人に伝わる工夫が必要である。⑨<br><br>・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るかが重要。⑨<br><br>・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。⑩<br><br>・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。⑩<br><br>・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。⑩<br><br>・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。⑮<br><br>・現地保存が難しい場合は移築も含めて検討すべきである。記憶を呼び起こす継承方法も重要である。⑰<br><br>・品川駅から高輪ゲートウェイへ向かう主要動線の中で築堤を感じられるデザインが必要である。高輪築堤を想起させるものが何も残らない状況は避けるべき⑰<br><br>・地下に保存するだけでなく、来訪者が築堤の存在を実感できる空間づくりが重要である。2階デッキレベルなどを活用し、100mのスケール感や鉄道の線形を体感できる空間をつくるべきである。 仮に現地保存が難しくても、地上デザインなどで記憶を継承する方法を考えるべきである。⑱<br><br>・上手くデザインすれば「ここに埋まっている」ということを実感できるだろう。こうした様々な手立てを講じて、100mではないにしても将来のために地下に残すことの意義を実感できるようなことも考えられるのではないか。そのための合意形成は大変だと思うが、よろしくお願いしたい。⑲ | ・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。⑮<br><br>・新橋～横浜間鉄道全体のストーリーとして情報発信すべきである。新橋や横浜との連携による発信が望ましい。⑰<br><br>・鉄道開業当時に人々が何を感じたか、なぜ鉄道が受け入れられたかという「人の物語」も展示に取り入れるべきである。遺構だけではなく、人々の体験や記録を含めて近代化のストーリーとして伝えることが重要である。⑱<br><br>・詰めていく過程で大きな問題が出る可能性もある。検討会議をまとめるタイミングを考えているが、協議体で検討を進めてもらって、大丈夫だという段階まで来た時に検討会議として何らかのまとめを出すという流れがよいだろう。⑳ |