

第16回「国際交流拠点・品川」における 高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議

日時：2025年7月16日（水）14:30～16:30

場所：JR 東日本 現地会議室

次 第

【全体会】

1. 開会
 2. 第15回(4月30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
 - 1) 検討の進め方について 【資料 2-1】
 - 2) 高輪築堤の価値のあり方 【資料2-2】
 - 3) 高輪築堤の保存・価値・継承とまちづくりとの両立のあり方 【資料 2-3】
- ・高輪築堤調査・保存等検討委員会の議論状況について(共有)

 - 1) 5・6 街区における検討の経緯 【参考資料1】
参考) 1～4 街区における検討の経緯 【参考資料 1-1】
 - 2) 5・6 街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(3) 【参考資料2】
 - 3) 「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(3)」に対するまちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向けた当社の見解について 【参考資料3】
 - 4) 「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(3)」に対するまちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向けた当社の見解について(補足資料含む) 【参考資料 3-1】
 - 5) これまでの「高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりについて」について 【参考資料 4】
 - 6) 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(今後の議論に向けて) 【参考資料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。

「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15回）

開催記録

I 開催概要

日 時： 2025（令和7）年4月30日（水曜日）14時30分～16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	・松浦 晃一郎氏（第8代ユネスコ事務局長） ・木曾 功 氏（元ユネスコ日本政府代表部特命全権大使） ・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） ※オンライン 中井 検裕 氏（東京科学大学 名誉教授） ・西村 幸夫 氏（國學院大学 観光まちづくり学部 学部長） ・本保 芳明 氏（国連世界観光機関（UNWTO）駐日事務所 代表）	座長 副座長
有識者 オブザーバー	※オンライン 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） 【欠席】老川 慶喜 氏（立教大学名誉教授） 【欠席】古関 潤一 氏（東京大学名誉教授・ライト工業株式会社 R&D センターテクニカルオフィサー） 【欠席】谷川 章雄 氏（早稲田大学名誉教授）	
オブザーバー	・文化庁文化財第二課 史跡部門 文化財調査官 ・港区教育委員会事務局 教育推進部 図書文化財課 ・港区まちづくり支援部 開発指導課 ・東京都 教育庁 地域教育支援部 管理課 ・東京都 建設局 道路建設部 鉄道関連事業課 ・JR 東日本コンサルタンツ株式会社	
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 ・独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 技術管理部 ・京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 建設部 ・京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部 品川開発推進部 ・東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模プロジェクト推進部門 ・東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部 まちづくり部門	
事務局	・京浜急行電鉄株式会社 ・東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 ・東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部	
サポート	パシフィックコンサルタンツ株式会社	

当日配付資料：次第

資料1 [第14回（2/18）有識者検討会議議事録案]

資料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（今後の議論に向けて）]

参考資料1～3 [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]

- 別紙 [高輪築堤の価値のあり方]
資料 3 [整備基本計画書策定について]
資料 4 [羽田空港アクセス線（仮称）の概要]

II 議事要旨

1 開会

- 第 15 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 第 14 回（2/18）有識者検討会議 議事録確認

- 修正等は本日会議終了までに指摘すること。指摘がなければ確定とする。（座長）

3 高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりについて（今後の議論に向けて）

(1) 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、高輪築堤の価値のあり方、これまでと今後の取り組み

- 資料 2、参考資料 1～3、別紙 1～3 について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕まちづくりと高輪築堤の保存の両立については、複数の会議体を設置し、事業者へ助言をいただいている。前回港区教育委員会より報告を受けた 5・6 街区の確認調査結果を受けて、議論を進めてきた高輪築堤の保存・価値・継承のあり方について加筆すべき観点をご議論いただきたい。別紙 2 にこれまで実施した TAKANAWA GATEWAY CITY の 1～6 街区全域の調査結果や保存方針の整理状況を一覧に取りまとめた。現地保存（国史跡指定）、記録保存の他、土中に現地保存している範囲がある。国史跡指定範囲・土中に現地保存している範囲を合わせると TAKANAWA GATEWAY CITY 内の高輪築堤の総延長の概ね 1/3 が現地で保存されていることになる。また先日開業した TAKANAWA LINK LINE では、築堤の材料を活用したランドスケープや AR 体験ができるようになり、併せて新橋～横浜間 29km 史を編纂した。以上を踏まえ、高輪築堤の価値のあり方として、今後の取り組みを含め新たに追加すべき観点があれば意見をいただきたい。

- 今後 5・6 街区でも現地保存・記録保存・移築保存を明確な形で結論を出していく見通しだが、いつ頃整理予定か教えてもらいたい。（座長）

← 今後、「高輪築堤調査・保存等検討委員会」と本検討会議の 2 つの会議体で議論しながら、なるべく速やかに保存方針を整理したい。（事務局 JR）

- 高輪築堤の調査報告は最終的に文化庁に提出されるが、誰がどういうプロセスで、文化財の価値を最終判断するのか伺いたい。（副座長）

← 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する。今後は、その価値とまちづくりをどう共存させるかという議論になる。（文化庁）

→ 文化財として残す価値と開発により社会が益を得る価値がぶつкаっていることが課題である。代表的な部分を残すという考え方で進められているが、どこまでが代表的な範囲なのか教えてもらいたい。（副座長）

→ 1～4街区において現地保存・記録保存・移築保存と整理したが、この整理内容について文化庁として良いと考えているのか確認したい。（座長）

← 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のか、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。1～4街区と5・6街区では時間軸が違うということを先程お伝えした。（文化庁）

- 高輪築堤全体でみると、開発区域内の約30%が手つかずの状態に残るというが、何%残せば代表的な部分が残されたとなるのか教えてもらいたい。（副座長）

← 事業者は「長さ」で30%と算出しているが、1街区や6街区では築堤全体幅が開発区域内に入っているわけではないので、残存率は「面積」として算出した方が正確と考えており、検討してもらいたい。（文化庁）

← 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。（文化庁）

- 「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」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。（稲葉氏）

→ 「高輪築堤調査・保存等検討委員会」の議論を踏まえて本検討会議も判断すべきだと思う。文化庁としては、行政が設置した委員会ではないと明言しているが、その委員会が価値を判断することになるのか。どの程度残すかということは大きな判断だが、「現地保存を前提とする」という時点で既に価値判断が入っている。非常に重要なことであり、行政サイドの意見を伺いたい。（副座長）

← 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。（文化庁）

- 「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。（本保氏）

→ 現地保存は大切だが、何が何でも現地保存ということは行き過ぎであり、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」で議論してもらいたい。1～4街区で「現地保存する価値がある」と整理した時と同等の基準で判断すべきではないか。（座長）

← まちづくりと文化財の価値を両立させていくことが論点である。（文化庁）

- 「高輪築堤調査・保存等検討委員会」の文書では、前提とする現地保存の範囲が記されていない。5・6街区の全面保存を求めたいのか、部分保存か、あるいは部分も必要でないのか、という判断がこの先にあるものと理解する。全面保存となると両立の議論において大きな問題になる。（稲葉氏）

- ← 1～6街区は、周知の埋蔵文化財包蔵地であり、これを基に委員会で議論している。現地保存を検討し、やむを得ない場合には記録保存とすることが周知の埋蔵文化財の原則である。非常に重要なものは史跡指定が検討されるフローと理解している。（東京都）
- ← 1～4街区は既に都市計画決定がなされているなかで築堤が出土したが、5・6街区は開発計画があるとは聞いていない。文化財を保護する立場としては開発計画を変更できるのではないかと考えている。（東京都）
- 建物計画や都市計画があるかないかで文化財の保護基準が変わるという説明だが、理解できない。開発や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、国内的に見ても説明の筋が通らない。（座長）
- ← 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。（東京都）
- ← 都市計画があるということは開発の「絵」が先にあり、その上で保存をどのように考えるか、という手順となる。「絵」が無い限りは全て残すのが出発点だという考え方はあるだろうが、現実的には「絵」が出てきているので、両立という考え方のもとに、これまでの経緯を踏まえて整理していく、ということで理解した。（本保氏）
- 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。（西村氏）
 - これからの議論の前提になるので、「高輪築堤調査・保存等検討委員会」の文書の最新版を提示してもらいたい。（西村氏）
 - ← 最新版である委員見解（3）に対し、4月の「高輪築堤調査・保存等検討委員会」において JR から見解が出されている。これを踏まえて今後、委員から見解が出されると認識する。（港区）
 - 地下の见えない空間に残すよりも、4街区のように物としては失われていても、同じような場所に同じような価値を感じられるように工夫されたデザインは来場者には意味のある設えである。物理的に残した部分と、記録保存をしたとしても空間として尊重しデザインした部分も、いずれも努力した結果であり、来訪者にとって築堤の手がかりを想起させるため重要である。それが5・6街区にもできていければ、来訪者にとっては空間に築堤の手がかりを想起できることになり、とても重要なことである。（西村氏）
 - 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。（本保氏）
 - 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。5・6街区は区画が狭い上に中央を築堤が通るため、築堤を完全な形で現地保存することは開発を断念することに近い。できる部分は残し、難しい部分は移築等も考えてもらいたい。移築のスペースがなければ部材を活用することも、記憶としての文化財の活用として非常に価値がある。デザインによる価値を検討することは重要である。（副座長）

- 「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で、開発と保存のせめぎあいの部分を議論するのは難しいのではないかと。最終的に開発と保存の落としどころは行政と事業者の話し合いになり、それを見ていくのはどこか。この検討会議か。「高輪築堤調査・保存等検討委員会」に押し付けるのは少し違うだろうと思う。（稲葉氏）
- 私どもは高輪築堤を尊重して、開発と文化財保存の両立をプロジェクトとして取り組んでいる。民間事業者ゆえに取り組める範囲に限界があるが、皆様からご支援をいただきながら進めていきたい。事業者の意思を理解いただき、一定の時間軸のもとに事業者が前向きになれる意見を取りまとめていただきたい。最終的には事業者が判断するものだと思うが、しっかりと後世に残したいという姿勢で議論を尽くし、論点を整理する時間を設けて進めていきたい。（JR）
 - ← 3月27日のまちびらきセレモニーにおいて JR 東日本社長が「文化財の保存を心がけてまちづくりを進めていきたい」と発言された。具体的なこととなると難しい部分はあるが、各会議体で様々な議論を重ねて事務局に受け止めてもらい、進めていただきたい。（座長）
- 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。その前提の上にどこまで保存ができるか議論していくことになる。5・6街区に全く計画がないというのは誤解であり、あくまでも全体として計画を進めてきた。（中井氏）
 - ← 「高輪築堤調査・保存等検討委員会」でも、結論が出ているものではない。谷川委員長の思いとして1～4街区の延長ではなく、5・6街区は新たにスタートから議論したい、ということだと思う。（小野田氏）

(2) まちづくりのあり方、継承のあり方

- 別紙4～6、参考資料について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕現時点における JR の開発計画を別紙4～6で説明する。TAKANAWA GATEWAY CITY は国際交流拠点・品川の核を成す事業として、日本で初めて鉄道が走ったイノベーションの地としての DNA を継承して国際イノベーション拠点を形成する。この中で高輪築堤の保存・活用を検討しているが、国家戦略特区や都市再生特区の一部を成す開発であり、駅街区や各種基盤と一体的に考える開発計画である。歩行者、駐車場ネットワークは5・6街区を経由して形成される。この街区は東西を鉄道用地に挟まれ、上空には環状4号が通り、日影規制や航空制限など用地の拡大等に制限のある街区であり、このうち高輪築堤の範囲が約56%を占めることになる。地下についても、特徴的な張り出し遺構は地下ネットワークを形成する車路と重複し、鉄道近接や地下水位が高いという特徴から、制限が大きい。1～6街区全体の開発計画案において、高輪築堤は概ね地下1階と同等の高さに位置する。これに対して歩行者ネットワークは2階レベル、地下車両ネットワークが地下階で計画される。これらが品川全体のまちづくりとして計画されており、影響が大きい。別紙5に、6街区南部のエリアで現地保存できると JR が考える範囲を示す。都市部では全面的な現地保存が難しいという観点は、本検討会議でも指摘されており、これを踏まえて検討した。本来は歩行者デッキを構築して情報発信施設を整備する計画だった箇所において、特殊な構造とすることで築堤の現地保存を実現したいと考えている。別紙6に、それ以外の範囲において現地保存を検討した結果を示す。いずれも地下水遮断による築堤の劣化、収益床の減少、地下車路ネットワークの実現不可、

公共インフラとの重複による限界、という難点があり、追加の工事費も多大になるため、開発計画の見直しによる現地保存は困難という検討結果となった。今後、記録保存の過程で重要な遺構が発見された場合は、移築保存も検討するという流れを考えている。最後に資料 2 に戻り、1～6 街区全体での継承のあり方について、JR としての理解を示す。

「典型的なもの」については、公園部の史跡指定範囲、土中保存範囲、記録保存調査範囲と認識する。「特徴的なもの」については、第 7 橋梁部の史跡指定範囲、信号機土台部の移築範囲、張り出し遺構、北横仕切堤と認識する。

- 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 3 本柱について、医療として「健康寿命 100 歳社会」は野心的な取り組みである。単に寿命を延ばすのではなく、健康寿命を延ばすことは良いテーマである。（座長）
- 高輪築堤をどれだけ残せるか、そのためにどのようなことができるか、について良く整理された資料である。これをもとに「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で議論されると思うが、高輪築堤の保存に関する事務局の検討は、個人的にはこのくらいの対応になるのが自然な整理ではないかと受け止めた。（本保氏）
- 5・6 街区の保存に関する課題と条件は理解できたが、物理的に保存できない場合のデザイン的な工夫への言及がない。（西村氏）
← まずは現地保存の議論において整理した資料であり、デザイン等は今後検討していきたい。（事務局 JR）

4 整備基本計画策定について

- 資料 3 について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕整備基本計画の策定について説明する。史跡指定区域の石積みの再現について、欠損部は記録保存後に保管する石を活用する。第 7 橋梁部はそのものの図面記録や古写真が無い場合、記録保存調査、歴史文献、同時代の古写真や図面、当時の構造解析を再現し、鉄道開業時に描かれた絵図をモチーフとした橋梁を再現する。築堤は露出保存となるため、石質や木質遺構が確実に保存できるよう、実証実験を経て設定したモニタリングシステムを設ける。区画道路 2 号は、歩行者専用道として築堤部と一体的に憩える空間を整備する。公園部は、回廊施設を設けて街区公園と一体的に整備する。信号機土台部は、移築整備として高輪築堤のガイダンス機能を果たす施設とする。TAKANAWA LINK LINE や仮囲いを活用した取り組みは、既に公開済みで好評をいただいている。

5 羽田空港アクセス線（仮称）の概要

- 資料 4 について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕羽田空港アクセス線と、その工事の過程で検出された高輪築堤の状況について報告する。調整の結果、工事範囲と高輪築堤は約 60m の長さが支障する結果となった。羽田空港アクセス線は従来の引き込み線スペースを活用して、各線路を切り換えて接続線路のスペースを設ける計画であり、先日この切換工事が完了した。今後山留工事を進めることになり、この部分で約 60m の高輪築堤の遺構に支障することになる。現在「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で議論を進めている。

6 その他

- 今後の検討議題について説明してもらいたい。（座長）
 - ← 本日の議論、及び調査・保存等検討委員会の検討状況も踏まえて検討する。今後も 5・6 街区の検討状況について議論いただきたい。（事務局 JR）
- その他なければ閉会とする。（座長）

7 閉会

- 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] 只今より、第 15 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] 本日は中井氏とオブザーバーの小野田氏がオンライン出席、オブザーバーの老川氏・古関氏・谷川氏が欠席となる。
- [事務局 JR] 配付資料の確認を行う。資料の欠損があればその申し出いただきたい。
- [事務局 JR] 本日の次第を説明する。
- [事務局 JR] ここからは座長に進行をお願いする。

2 第 14 回（2/18）有識者検討会議 議事録確認

- [座長] 議事録について、毎回しっかりとした資料を作成いただき、感謝する。各委員で修正の指摘をしていると思うが、最終として本日会議終了までにご指摘いただきたい。

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（今後の議論に向けて）

- [事務局 JR] 資料 2 について説明する。検討の進め方ということで参考資料 1 を説明する。まちづくりと高輪築堤の保存の両立については、複数の会議体を設置し、事業者へ助言をいただいている。前回港区教育委員会より報告を受けた 5・6 街区の確認調査結果を受けて、これまで議論を進めてきた高輪築堤の保存・価値・継承のあり方について更に書き加える観点があるかをご議論いただきたい。なお、第 38 回「高輪築堤調査・保存等検討委員会」において 5・6 街区の遺構についての委員見解が記された文書（2）を受領している。第 53 回「高輪築堤調査・保存等検討委員会」において委員見解が示された文書（3）を受領しているが議論中のため、本日の参考資料として文書（2）を添付している。続いて資料 2 について説明する。高輪築堤の価値のあり方については、これまでいただいた本会議で頂いた意見を資料 2-2 の 1 ページ目下段にまとめている。別紙 1 は前回有識者検討会議で港区よりご報告いただいた 5・6 街区の確認調査の結果である。別紙 2 にこれまでの TAKANAWA GATEWAY CITY の 1～6 街区全域の調査結果や保存方針の整理状況等を一覧として取りまとめた。1～4 街区においては、現地保存（国史跡指定）、記録保存の他、土中に現地保存している範囲がある。国史跡に指定されている現地保存範囲・土中に現地保存している範囲を合わせると、TAKANAWA GATEWAY CITY 内の高輪築堤の総延長の概ね 1/3 が現地で保存されていることになる。また、先日開業した TAKANAWA LINK LINE では築堤の材料を活用したランドスケープや AR

体験ができるようになり、併せて新橋～横浜間 29km 史を編纂した。以上を踏まえ、高輪築堤の価値のあり方として、今後の取り組みを含め新たに追加すべき観点があればご意見をいただきたい。

[座長] 今後5・6街区についても1～4街区と同様に、現地保存・記録保存・移築保存を検討の上、明確な形で結論を出していく見通しだが、いつ頃までに整理予定か教えてもらいたい。

[事務局 JR] 5・6街区については、「高輪築堤調査・保存等検討委員会」と本検討会議にて今後ご議論の上で整理いただく予定。1～4街区の保存方針の段階では、国史跡指定範囲・移築保存範囲・記録保存範囲を整理した。土中に現地保存されている範囲については、方針整理後の現場での調整により残すことができた。今後、「高輪築堤調査・保存等検討委員会」と本検討会議の2つの会議体で議論しながら保存方針を整理していきたい。

[座長] 大まかな目標で良いので時期を教えてもらいたい。

[事務局 JR] 具体的な時期は定めていないが、何年もかけて議論すべきものではなく、なるべく速やかに整理してお示しをしたい。具体的な議論がこれからなので、なるべく速やかに整理していく中でのご相談になると考えている。

[座長] 質問、意見はあるか。

[副座長] 行政サイドの手続きについて質問をしたい。埋蔵文化財の調査ということで、港区が主導で立派な調査をされている。港区による調査報告は東京都を経て最終的には文化庁に提出されることになるだろうが、文化財の価値を議論するにあたり「最終的に文化財の価値を判断するのは誰なのか」を確認したい。本検討会議もあるが、「高輪築堤調査・保存等検討委員会」もある。港区は調査の責任者であり、東京都も文化庁も意見があるだろう。誰がどういうプロセスで、文化財の価値を最終判断するのか伺いたい。

[文化庁] 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する。今後は、その価値とまちづくりをどう両立させるかという議論になる。

[副座長] 国の史跡として指定されているので文化財的価値があるということだが、問題は文化財として残す価値と開発により社会が益を得る価値がぶつかっていることである。面として残そうとすれば開発が相当妨げられてしまうのも事実である。代表的な部分を残すという考え方でこれまで進められているが、その判断を誰が、どういうプロセスで行うのかが分からない。建造物の場合は重要伝統的建造物群保存地区の制度があり、面として指定するが、そういう制度が今回の場合は当てはまらない。史跡として指定する構造物が重要文化財に指定されていないため、土中保存された箇所が何らかの理由で壊された場合どうするのか。代表的な部分を残す場合、どこまでが代表的な範囲なのか教えてもらいたい。

- [座長] 5・6街区は今後の検討となるため、1～4街区が質問に該当する。文化庁としてこれまでに現地保存・記録保存・移築保存とした判断が良いと考えているのか確認したい。
- [文化庁] 難しい質問だが、1～4街区では開発計画が決まった後で新たに発掘によって築堤が見つかった。それに対して5・6街区で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があるのではないかと。1～4街区の状態が我々として良いかどうかは別として、5・6街区は保存検討の余地があるのではないかとという認識である。
- [座長] 1～4街区における現地保存・記録保存・移築保存の指定状況について、文化庁としてこれで良い、とは仰られなかった。これで良い、とは考えていないのか。多くの関係者が検討を重ね、これしか選択の余地はないと至ったのだと考えるが、文化庁としてはどういう見解なのか示してもらいたい。
- [文化庁] 文化庁として判断していることを間違ったということはない。現実として、ここまでの整理内容でよかったものと考えている。1～4街区と5・6街区では時間軸が違うということを先程お伝えした。
- [副座長] 高輪築堤全体でみると、開発区域内の約30%が手つかずの状態に残るそうだが、何%残せば代表的な部分が残されたとなるのか教えてもらいたい。
- [文化庁] 事業者は「長さ」で約30%と算出しているが、1街区や6街区では築堤全体幅が開発区域内に入っているわけではないので、残存率は「面積」として算出した方がより正確と考えており、面積としてはどうか、ということも検討してもらいたい。代表的な部分としては、第7橋梁部を残してもらい大変ありがたい。5・6街区については1～4街区と同様に「長い区間に及ぶ海上築堤の鉄道らしい連続性を有するもの」が「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で触れられているが、この連続性がこれまでのところではあまりないように思う。
- [稲葉氏] 5・6街区についても現地保存の追加が必要か必要ではないかはこれからの議論になること、1～4街区で十分かどうかは文化庁も東京都も決めてはいない、という理解でよろしいか。それで十分だという返事がなかった、という理解でいる。その上で5・6街区に追加現地保存が必要なのか必要でないのかどうかを、いつ、どういう形で決めていくのか、というのが座長のご質問であった。「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」という考えであるが、それでなくても良い、という結論は出ていない。
- 「高輪築堤調査・保存等検討委員会」において「現地保存を出発点としたい」という解釈と今後の検討方針がどうなるのか。当然ながら文化庁で指定するには文化財保護審議会の議論を経なければならないが、その前提として「高輪築堤調査・保存等検討委員会」の意見は非常に重いものとして受け止めなければならない。これについて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。

- [副座長] これは重要な論点である。「高輪築堤調査・保存等検討委員会」の議論を踏まえて本検討会議も判断すべきだと思う。「高輪築堤調査・保存等検討委員会」を行政としてどう位置付けるかということだが、文化庁としては行政が設置した委員会ではないと明言されている。事業者が委嘱して設置した委員会である。様々な経緯があり、多くの知見を蓄積されている委員会であると思っているが、この委員会が価値を判断することになるのか。どの程度残すかということは大きな判断だが、「現地保存を前提とする」という時点で既に価値判断が入っている。非常に重要なことであり、行政サイドの意見を伺いたい。
- [文化庁] 「高輪築堤調査・保存等検討委員会」の議論は踏まえて進めたい。但し必ずしも踏まえなければいけない、ということではない。当然ながら事業者と「高輪築堤調査・保存等検討委員会」両方の意見をもとに文化庁として価値判断を行いたい。
- [本保氏] 「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発足の大前提となっている。その中で、本検討会議も今回で15回目となり過去に14回議論をおこない、これに基づいて1～4街区は総合的判断を踏まえて整理がされている。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のはおかしい。
- [座長] 1～4街区の現地保存を判断する基準は5・6街区でも適用されると思うが、違うのか。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。1～4街区で適用されたものと同等の基準で判断すべきではないのか。
- [文化庁] まちづくりと文化財の価値を両立させていくことが論点である。
- [稲葉氏] 「高輪築堤調査・保存等検討委員会」の文書では、前提とする現地保存の範囲が明記されていない。5・6街区の全面保存を求めたいのかも明記されていない。部分保存があり得るのか、あるいは部分も必要でないのか、という判断がこの先にあるものと理解している。全面保存となると、両立の議論において大きな問題になる。
- [東京都] 1～6街区は、周知の埋蔵文化財包蔵地であり、「高輪築堤調査・保存等検討委員会」はこれをベースにして議論しているものと理解している。埋蔵文化財包蔵地として遺跡のあるところが周知されており、原則としては現地保存を検討していただくこととなり、やむを得ない場合には記録保存とすることが周知の埋蔵文化財の原則である。その延長線上に非常に重要なものについては史跡指定が検討されるフローであると理解している。
- [東京都] 「高輪築堤調査・保存等検討委員会」の文書について、「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）」となっているが、先日更新版である「（3）」が提示され、事実に基づいて成果を出し、更新されたものとなっているので、判断基準がぶれるとい

うことはないと言える。1～4 街区は既に都市計画決定がなされているなかで築堤が出土したが、5・6 街区はそもそもこのような開発計画あるとは私は聞いていない。その中で築堤がどのくらい残っているのか港区が調査を行い、その残りはこうだ、と話をいただいている。1～4 街区とは状況が異なるところからの議論になると思う。

[副座長] 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。

[東京都] 都市計画というよりは建築計画とそこに残っている築堤の関係がどうなっているのか、これが現地保存できるかどうかの肝になると思う。5・6 街区は開発計画がない段階であり、文化財を保護する立場としては開発計画を変更できるのではないかと考えている。

[座長] 建物計画や都市計画があるかないかで文化財の保護基準が変わるという説明だが、理解できない。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。

[東京都] 保護基準が異なることはない。もしかしたら建築計画の変更によって保護が図れるのであればそれも協議を行っていただく、という手順も大いにあり得る。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る。そこにぶれはない。

[本保氏] 都市計画があるということは開発の「絵」があって、その上で保存をどのように考えるか、という手順となる。明確に「絵」がないならば「絵」が無い限りは全て残すのが出発点だ、何でもできるのではないかと、という考え方はあるだろう。しかし現実には「絵」が出てきているので、両立という考え方のもとにこれまでの経緯を踏まえて整理をしていく、ということで理解した。

[西村氏] 重要な遺跡であることは理解するが、同時に国際的な開発計画があることも事実である。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、変更はなかなか困難であろう。計画として地下 1 階・地下 2 階の使い方やインフラがどのように通るか、ということに関して全く別に考えるわけにはいかないのだから、これらを配慮すべきであろう。その上で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「(2)」の文書にも「出発点」と記してあるが、決して「終着点」ではない。まずは「出発点」から考え、プロジェクトの現実性のなかでどこに着地できるかを検討し、総合的に判断しなければならない。1～4 街区の方向性として、どこまでを残してここは再現する、という計画もあるので、これを前提としつつ検討すべきである。5・6 街区だけ特別な考え方を取るのではおかしい。その意味ではぶれていないし、同様の考え方で進めていくことになるだろう。また、今日提示された「高輪築堤調査・保存等検討委員会」の文書の「(2)」は最新版ではない、ということであるので、最新版を提示してもらいたい。これからの議論の前提にしなければならない。

- [港区] 最新版は委員見解（3）である。これに対して4月の「高輪築堤調査・保存等検討委員会」においてJRから見解が出されている。これを踏まえて今後、委員から見解が出されると認識する。
- [西村氏] 地下の见えない空間に残すよりも、4街区のように実物としては失われたがランドスケープのデザインの工夫により、同じ場所に同じ価値があることを再現している取組みがあり、来訪者に意味のある設えである。実物としては失われたが、記録保存とはなったが、空間的には尊重してデザインした部分は、別紙資料に記載されて良いのではないか。物理的に残されているものと、それを手がかりにして尊重して建物ができていることは意味があり、それぞれ努力した結果である。それが5・6街区にもできていけば、来訪者にとっては空間に築堤の手がかりを想起できることになり、とても重要なことである。4街区のほとんどは記録保存で壊されて無くなってしまった、ということではなく、かなりの部分においてランドスケープで工夫されているのであれば、別紙資料において努力している部分であることを記載して良いことである。
- [本保氏] 西村氏の意見に大賛成である。事業者が控えめなので資料に表記されていないが、付加価値を高めた箇所や工夫した箇所を含め、まち全体として価値が出るので、資料に表記すべきである。
- [副座長] 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。5・6街区は区画が狭い上に中央を築堤が通るため、築堤を完全な形で現地保存することは開発を断念することに近い。できる部分は残し、難しい部分は移築等も考えてもらいたい。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。ギリギリのところを考えざるを得ないケースと思われるが、デザインによる価値を検討することは大賛成である。
- [稲葉氏] 副座長から「ギリギリのところを」という発言があった。これは今後の開発と保存との落としどころを探る作業である。「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。どこまでを議論されるのか。ここは現地保存だがここは記録保存で良い、という判断をされるのか。あるいは部分保存、全面保存、もしくは不要というのか。非常に難しい判断を「高輪築堤調査・保存等検討委員会」においてできるのかどうか。最終的に落としどころは行政と事業者の話し合いになり、これを見ていくのはどこか。この検討会議か。最後の落としどころを探る作業はどこでどのようにされるのか、「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。
- [JR] 私どもは高輪築堤を尊重して、開発と文化財保存を相反するものとして捉えるのではなく、どのように両立をさせていき、まちとして日本を元気にしていくプロジェクトとして、その中で高輪築堤が輝いているような取り組みを考えている。民間事業者なので取り組める範囲に

限界があるが、皆様からご支援をいただきながら進めていきたい。稲葉氏から「どちらの会議体で」というお話があったが、事業者の意思を理解いただき、様々なご意見をいただきつつも、一定の時間軸を持ちながら両会議体で連携させていただきながら事業者が前向きになれる意見を取りまとめていただきたい。文化財行政の皆様とご相談をしながら、現在の法体系のもとでは最終的には事業者が判断するものと思うが、しっかりと後世に残したい、伝えていきたいという両立を図っていく姿勢で取り組む。現地に残るのが建物なのか築堤なのか難しいが、座長からも時間軸に関するご質問を頂戴したが、議論を尽くして、論点を整理する時間を設けて進めていきたいと思っている。

[座長]

3月27日のまちびらきセレモニーにおいて JR 東日本社長の発言にもあったが、「文化財の保存を心がけてまちづくりを進めていきたい」ということである。具体的なこととなると難しい部分はあるが、各会議体で様々な議論を重ねて事務局に受け止めてもらい、進めていきたい。

[中井氏]

私は西村氏と近い認識である。現在、5・6街区に関する議論をしていて、1～4街区と少し分けて考えられているが、元々は一体としてガイドラインを作成している。具体的には5街区と6街区の間にある環状4号は既に工事が進んでおり、エネルギーセンターが5街区に予定され、全街区にエネルギーを供給する地下の施設を計画している。地下には駐車場のネットワーク計画もあり、これらは1～4街区と5・6街区は別である、と切り離して考えることはできない。その前提の上にとどこまで保存ができるか、これをスタートラインとしてこれから議論していくことになり、落ち着くところに落ち着くのだろうと考えている。5・6街区に全く計画がないというのは誤解であり、あくまでも全体として計画を進めてきたことは申し上げておきたい。

[小野田氏]

「高輪築堤調査・保存等検討委員会」でも、結論が出ているものではない。谷川委員長の思いとしては、1～4街区の延長ではなく、5・6街区は新たにスタートから議論したい、ということだと思う。

[座長]

他になれば次の議題に移る。

[事務局 JR]

次の資料説明を行う。現時点における JR の開発計画を説明するが、行政手続き等は今後という段階と捉えてもらいたい。別紙 4-1 を説明する。TAKANAWA GATEWAY CITY は国際交流拠点・品川の核をなす事業と考えている。別紙 4-2 を説明する。「国際交流拠点・品川」の実現に向けて、品川のまちづくりは国際イノベーション拠点形成するための場所として考えており、「人材・叡智」「医療」「水素 GX」の3本柱に取組み「100 年先の心豊かなくらしのための実験場」としてのまちづくりを考えている。この地は日本で初めて鉄道が走ったイノベーションの地としての DNA を継承しており、国際イノベーション拠点の地として形成する。この中で高輪築堤の保存・活用を検討しているが、国家戦略特区や都市再生特区の一部を成す開発であり、駅街区や各種基盤と一体的に考える開発計画である。5・6街区のまちづくりを進めていく中で、5街区には駅街区等の区域全体のエネルギーセンターを設ける計画になっている。歩行者、駐車場ネットワークは、5・6街区を経

由して形成される。5・6街区の高輪築堤の位置と範囲を別紙 4-4 に示す。この街区は東西を鉄道用地に挟まれ、上空には環状 4 号が通り、日影規制や航空制限など用地の拡大等に制限のある街区であり、このうち高輪築堤の範囲が約 56% を占めることになる。特徴的な張り出し遺構は 6 街区の北端の位置になり、地下ネットワークを形成する車路と重複する。地下についても鉄道近接や地下水位が高いという特徴から、制限が大きい。別紙 4-6 に 1～6 街区全体の開発計画案を示す。1～6 街区全体の開発計画案において、高輪築堤は概ね地下 1 階と同等の高さに位置する。これに対して歩行者ネットワークは 2 階レベル、地下車両ネットワークが地下階で計画される。これらが品川全体のまちづくりとして計画されており、制約が大きい。これまでの「高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりについて」における高輪築堤の保存の考え方について「現地保存が最善」「一般部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』が選ばれて残される」「都市部において全てを残すことは現実的ではない」「どうしても現地に残せない場合は次善策として移築は十分に有益である」の 5 つの考えをいただいております、それらの考えを踏まえて検討した。別紙 5 に、6 街区南部のエリアで現地保存できると JR が考える範囲を示す。本来は歩行者デッキを構築して情報発信施設を整備する計画だった箇所において、特殊な構造とすることで築堤の現地保存を実現したいと考えている。別紙 6-1 には、それ以外の範囲で現地保存を検討した過程を示す。築堤の受け変え、築堤を跨ぐ建築計画、築堤を避ける建築計画をそれぞれ検討した。いずれも地下水遮断による築堤の劣化、収益床の減少、地下車路ネットワークの実現不可、公共インフラとの重複による限界、という難点があり、追加の工事費も多大になるため、開発計画の見直しによる現地保存は困難との検討結果となった。別紙 6-2 には 5・6 街区間の部分の検討結果を示す。既に環状 4 号線の橋脚と歩行者デッキが重なる範囲であり、残せるかもしれないという範囲が非常に狭い。また、地下車路を構築しない場合、という条件になるので、実現は困難と考えている。今後、記録保存の過程で重要な遺構が発見された場合は移築保存も検討するという流れを考えている。最後に資料 2 に戻り、1～6 街区全体での継承のあり方について、JR としての認識を示す。「典型的なもの」については、公園部の史跡指定範囲、土中保存範囲、記録保存調査範囲と認識する。「特徴的なもの」については、第 7 橋梁部の史跡指定範囲、信号機土台部の移築範囲、張り出し遺構、北横仕切堤と認識する。

[座長] 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 3 本柱について、医療として「健康寿命 100 歳社会」は野心的な取り組みである。単に寿命を延ばすのではなく、健康寿命を延ばすことは良いテーマである。

[本保氏] 先程、中井氏からまちづくり全体の計画に基づいて 5・6 街区の議論を進めていく重要性を伺ったが、それを踏まえ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も議論されると思うが、高輪築堤の保存に関する事務局の検討は、個人的にはこのくらいの対応になるのが自然な整理ではないかと受け止めた。

- [稲葉氏] 別紙が「取扱注意」となっているが、この資料は公開されているのか。
- [事務局 JR] 本検討会議では初めて提示した。また同じ資料を第 54 回「高輪築堤調査・保存等検討委員会」においても提示している。公開にあたっては、今後ご相談させていただきながら情報を整理したい。
- [稲葉氏] この資料を公開されるのであれば、文言の使い方など気になる部分があるので注意いただきたい。
- [西村氏] 5・6 街区の保存に関する課題と条件はよく理解できた。物理的に保存できない場合にデザイン的に工夫をすることについては、いまのところ言及がない。今後の課題として検討していくということか。
- [事務局 JR] まずは現地保存の議論において整理した資料であり、デザイン等は今後検討していきたい。
- [座長] 次の議題に移る。

4 整備基本計画策定について

- [事務局 JR] 資料 3 について説明する。整備基本計画の策定について説明する。史跡指定区域の石積みの再現について、欠損部は記録保存後に保管する石を活用する。第 7 橋梁部はそのものの図面記録や古写真が無いため、記録保存調査、歴史文献、同時代の古写真や図面、当時の構造解析を再現し、鉄道開業時に描かれた絵図をモチーフとした橋梁を再現する。築堤は露出保存となるため石質や木質遺構が確実に保存できるよう、実証実験を経て設定したモニタリングシステムを設ける。区画道路 2 号は、歩行者専用道として築堤部と一体的に憩える空間を整備する。公園部は、回廊施設を設けて街区公園と一体的に整備する。信号機土台部は、移築整備として高輪築堤のガイダンス機能を果たす施設とする。TAKANAWA LINK LINE や仮囲いを活用した取り組みは、既に公開済みで好評をいただいている。
- [座長] 質問、意見はあるか。
- [座長] なければ次の議題に移る。

5 羽田空港アクセス線（仮称）の概要

- [事務局 JR] 資料 4 について説明する。羽田空港アクセス線と、その工事の過程で検出された高輪築堤の状況について報告する。調整の結果、工事範囲と高輪築堤は約 60m の長さが支障する結果となった。羽田空港アクセス線は、東海道線の位置に接続位置を確保するために、従来あった引き込み線スペースを活用して、各線路を切り換えて接続線路のスペースを設ける計画であり、先日この切換工事が完了した。今後山留工事を進めることになり、この部分で約 60m の高輪築堤の遺構に支障する

ことになる。この調査状況等は現在、「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で議論を進めている。

[座長] 質問、意見はあるか。

[座長] なければ次の議題に移る。

6 その他

[座長] 今後の検討議題について説明してもらいたい。

[事務局 JR] 本日の議論及び調査・保存等検討委員会の検討状況も踏まえて検討する。今後も5・6街区の両立のあり方について議論いただきたい。

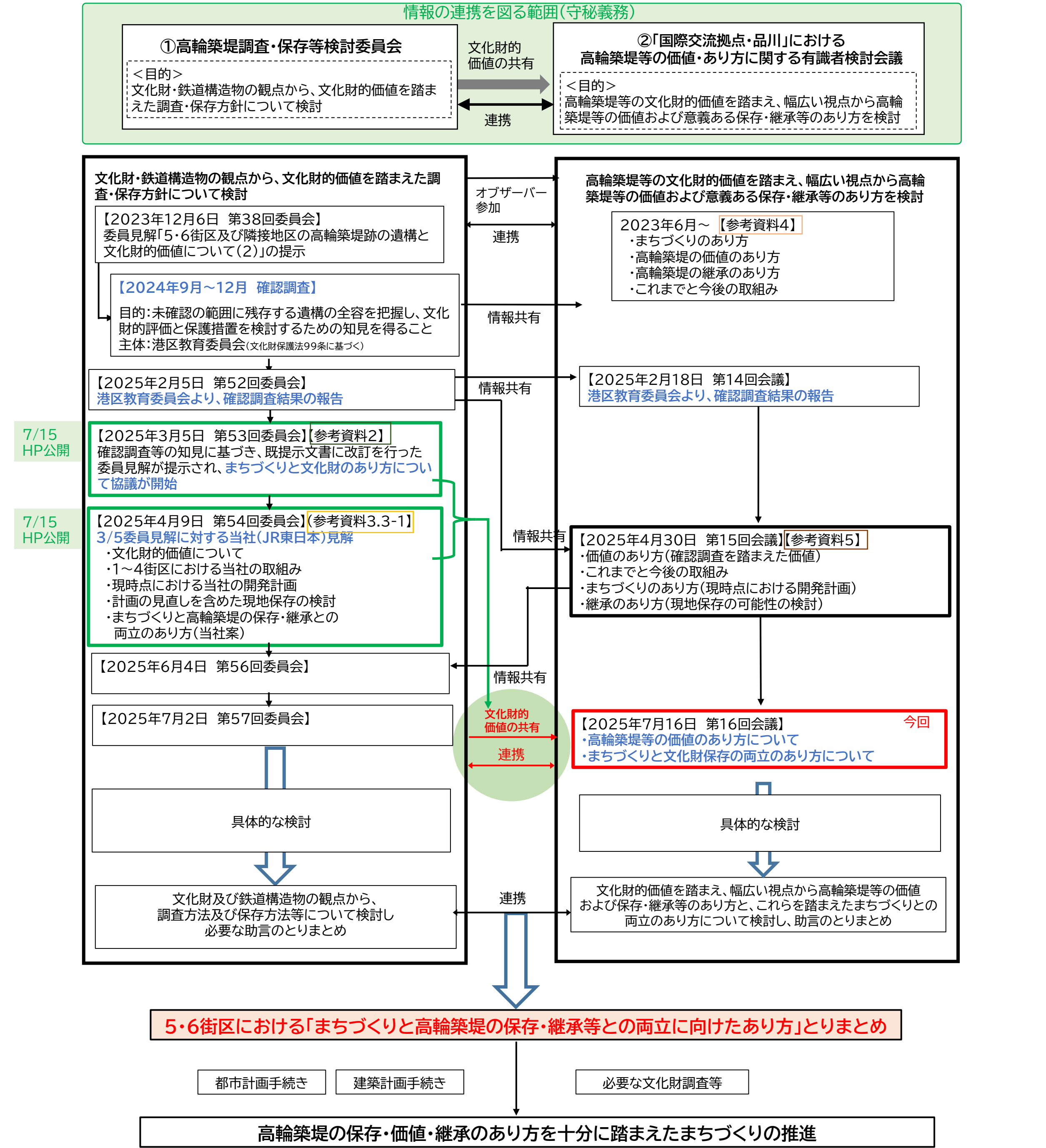
[座長] その他がなければ閉会とする。

7 閉会

[事務局 JR] 本日いただいた意見は今後の検討に活かしていく。本日は終了とする。
ありがとうございました。

以 上

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①・②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いく。



【主な論点①】 高輪築堤の価値のあり方について

第6回～第12回有識者検討会議のご意見

高輪築堤の価値のあり方 (文化財としての位置づけ)

【「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡保存活用計画書」
における高輪築堤跡の本質的価値】
(国指定史跡としての本質的価値)



・史跡の本質的価値は世界遺産でいうOUV (Outstanding Universal Value) にあたり、非常に重要である。保存活用計画とこの会議での議論内容は概ね整合しており、引き続き運動していけることと良い。(⑩)

・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)

・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)

○日本近代化における重要な鉄道建設

・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)

・鉄道の世界遺産の一つである「三池炭鉱専用鉄道」は、産業革命の大きなストーリーの中での位置付けとして選定されたものであって、土木構造物そのものとしての価値で選定されたものではない。高輪築堤についても我が国最初の鉄道という歴史的価値が高いと思われるが、土木構造物としての価値は議論の余地がある。(⑥)

・「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)

・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)

・日本の近代化の物語の中に高輪築堤がある、ということを通じて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)

○新橋・横浜間以降、我が国鉄道網整備の基礎となった路線

・石垣だけではなく、新橋～横浜間が日本の鉄道の出発点という事実により、高輪築堤の歴史的価値が更に高まる。(⑦)

・「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)

高輪築堤の価値のあり方 (文化財としての位置づけ)

○イギリス人技師の指導のもとに建設された鉄道
○鉄道技術向上の基礎となった新橋・横浜間建設
○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
○明治初期の土木技術を示す重要な遺構

・高輪築堤を含めた29kmの鉄道はイギリスの技術と日本の技術によって作られている点、イギリス人技師が日本の技術者を育成した点を十分に調査し、説明・展示等ができることと良い。(⑥)

・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土木構造物としての価値があると考えられる。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)

・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)

・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)

○海上に鉄道を走らせるために建設された鉄道敷

・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)

・築堤開業当時の雰囲気やここ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と。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)

○水運と陸運の結節点に建設された築堤の橋梁

・水運と陸運の結節点などが地域の中核となるが、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)

○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

・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)

・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)

※「保存活用計画書」に記載の無い観点

・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)

第15回有識者検討会議のご意見

高輪築堤の価値のあり方 (文化財としての位置づけ)

文部科学大臣が国の史跡として指定しているので、文化的価値は既にあるものとする。今後は、その価値とまちづくりをどう両立させるかという議論になる。(⑮)

・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)

・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)

・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思わない。(⑮)

・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)

・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)

【主な論点②】

高輪築堤の保存・価値・継承とまちづくりとの両立のあり方について

第6回～第12回有識者検討会議のご意見

高輪築堤の継承のあり方
(文化財の保存・公開方法)

【現地保存の考え方】

- ・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)
- ・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)
- ・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)
- ・信号機土台部の移築については、近い場所に移築する場合、**同じ場所に保存するよりは下がるものの、価値はある**。(⑩)
- ・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の方が良い**。(⑪)
- ・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。(⑫)
- ・都市部の開発と史跡の共存のケースにおいて、移築により価値がなくなるという考え方は、柔軟に取り扱ってもらいたい。記録保存など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。(⑬)
- ・高輪築堤は土と石と木であり、信号機土台部は石だけの移築のため、高輪築堤自体の移築とは呼べない。現地保存では断面を見られないが、**移築により内部構造などを見せることができる**というものの一つの方法である。(⑭)
- (参考) 高輪築堤の保存の方針
- ・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」「歴史的価値性**」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)
- ・3街区の第7橋梁部(約80m分)及び2街区の公園部(約40m分)の**2箇所について現地保存**、4街区の信号機土台部を含む約30mは**移築保存**をしっかりと行っている。(松浦先生⑨)

【継承の考え方】

- ・史跡だけでなく**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)
- ・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)
- ・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)
- ・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)
- ・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くと良い**と思う。(⑦)

高輪築堤の継承のあり方
(文化財の保存・公開方法)

【様々な継承方法】

- ・完全な保存が行えない場合も、**残る記憶を建築・道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)
- ・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)
- ・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)
- ・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)
- ・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**緑的な施設があったことをデザインで可視化**したり、築堤がたかたか地表に表出しているようなデザインの工夫をしつたりして、**文化的なアピールに繋げることが出来る**。(⑦)
- ・日本初の鉄道に鉄軌を採用した**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よい。(⑨⑫)
- ・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)
- ・築堤開業当時の雰囲気や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と。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)
- ・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)
- ・訪れた人に「なるほど、このような表現もできるのね」と感じてもらうことが、この場所をリスペクトすることになる。そのようなデザインは様々な方に評価されるだろう。(⑧)
- ・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)
- ・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に難しい。見た人に伝わる工夫が必要である。(⑨)
- ・来場者が石の使われ方を見て、当時の石垣と見ていただけたらかが重要。(⑨)
- ・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)
- ・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)
- ・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)

第15回有識者検討会議のご意見

高輪築堤の継承のあり方
(文化財の保存・公開方法)

- ・1～4街区では開発が決まった後で築堤が見つかった。5・6街区は計画が詳細には明らかになっておらず、1～4街区に比べて検討する時間や余地があるのではないかと、という認識である。**現実として、ここまでの整理内容で良かったものと考えている**。(⑮)
- ・代表的な部分として、第7橋梁部を残してもらいたい大変ありがたい。一方、1～4街区の現地保存箇所では**海上築堤らしい連続性をあまり感じられない**。(⑮)
- ・「高輪築堤調査・保存等検討委員会」では「検討にあたっては現地保存を出発点としたい」という考えとのことだが、**5・6街区で追加現地保存が必要かどうかを、いっとういう形で決めていくのか**。今後の手順や結論がいつ頃になるのかを教えてください。(⑮)
- 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)
- ・「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)
- ・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)
- ・「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で、開発と保存のせめぎあいの部分を議論するのは難しいのではないかと。**最終的に開発と保存の落としどころは行政と事業者の話し合いになり、それを見ていくのはどこか**。この検討会議が、「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)
- ・高輪築堤をどれだけ残せるか、そのためにどのようなことができるか、について良く整理された資料である。これをもとに「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で議論されると思うが、**高輪築堤の保存に関する事務局の検討は、個人的にはこのくらいの対応になるのが自然な整理ではないかと受け止めた**。(⑮)

検討経過		主な議題	主な内容	議事要旨
1	第15回 2022年3月2日	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	●高輪築堤の遺構について ●文化財的価値について	■遺構と文化財的価値について整理したもの ・現状調査が進んでいない段階で、委員会資料としてのとりまとめ文書としては時期尚早ではないか？（JR） ・調査を踏まえて新たな情報が加わってくるので、その際は更新していく。大筋や結論は変わらないという考古学の専門家としての判断である。
2	第16回 2022年4月6日	2022.3.2「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について」に関する事務局意見について	●高輪築堤の遺構について ●文化財的価値について	■「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」に対しての事務局意見 ・5・6街区の遺構については、6街区の一部を除き現時点で確認できていない。このような段階において「5・6街区及び隣接地区」の遺構やその文化財的価値については、本委員会の目的及び検討プロセスを踏まえ、誤解の生じないように配慮してもらいたい。
3	第18回 2022年5月11日	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(1)	●高輪築堤の遺構について ●文化財的価値について	■現段階における見解 ・本委員会は、現地の検出状況や事実等に基づき、各分野の委員から助言を頂く場である。したがって事務局としては一貫して、5、6街区についての見解をまとめるのは時期尚早ではないかという見解である。そのような状況のなか文書を出されるのであれば、現状を踏まえて誤解を招かないようにお願いしたい。（JR） ・1～4街区で全面的に検出調査を行った結果、遺構があまり壊されておらず、残っているということが分かった。従って、5、6街区に関しても同じ線路下にある遺構であるので、今の状況で試掘調査より精度の高い遺構の確認が行われていると考える。（委員長） ・考古学的な考え方から言えば、遺構全体の検出をしなければその遺跡の評価ができないということは基本的にあり得ない。1～4街区に関して遺構の残りが良かったとすれば、5、6街区に対してもこれまでの調査状況から考えて遺構が残っていると判断することは、普通のことである。それに対して異議があるのであれば通常、埋蔵文化財を管轄している文化財行政の方々から、時期尚早であるという意見が出てきて然るべきである。しかし先ほど、特段異議を頂いているわけではない。（委員長）
4	第38回 2023年12月6日	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)	●高輪築堤の遺構について ●文化財的価値について ●保護措置について	■これまでの発掘調査、文献・地図の調査等の知見に基づき、現段階での委員の見解を取りまとめ改訂。 ・5・6街区の保護措置については、1～4街区と同様に計画の見直しを含めた現地保存を検討することを出発点としたい。
5・6街区確認調査の実施(2024年9月～12月)				
5	第52回 2025年2月5日	TAKANAWA GATEWAY CITY第Ⅱ気エリア(5・6街区)における確認調査の結果について	●港区による確認調査の結果報告	■5・6街区の確認調査の所見を報告する。 ・今回の調査によって海側石垣と築堤盛土が推定通りに確認され、張り出し遺構も確認された。
6	第53回 2025年3月5日	5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(3)	●高輪築堤の遺構について ●文化財的価値について ●保護措置について	■『5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(3)』を説明する。本文書は以前(2)として提示した文書に加筆・修正を行った。 ・1. 高輪築堤跡の遺構 ・明治5年開業期の海側石垣が現表土直下で確認されたこと ・5・6街区の築堤の構造が1～4街区の築堤と共通性があるが異なる点が認められ、高輪築堤跡の構造の多様性を示す新たな知見が得られたこと ○多様性を示す新たな知見 ・石垣が高い位置で遺存 ・裏込め石が一部安山岩 ・複線化期と考えられる盛土 ・山側石垣未確認 ・張出遺構が検出されたこと ・2. 文化財的価値について 6街区の張出遺構が4街区の信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である、という点を加筆 ・3. 保護措置について まちづくりと文化財のあり方について協議を開始することにしたい、という点を加筆
7	第54回 2025年4月9日	「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(3)」に対するまちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向けた当社の見解について	●まちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向けた基本的な考え方 ●「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(3)」への当社の見解	■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(3)」に対して、JR東日本の見解を整理した。

「高輪築堤調査・保存等検討委員会」における検討経過と総括

(1) 高輪築堤調査・保存等検討委員会の目的

委員会は、品川駅北周辺地区土地区画整理事業区域等において発見された高輪築堤その他文化財に関し、文化財及び鉄道構造物の観点から、調査方法及び保存方法等について検討し、必要な助言を行うことを目的とする。なお、本委員会で扱う調査とは、検出調査及び本調査を示すものとし、保存とは、現地保存・移築保存・記録保存を示すものとする。（設置要綱第2条）

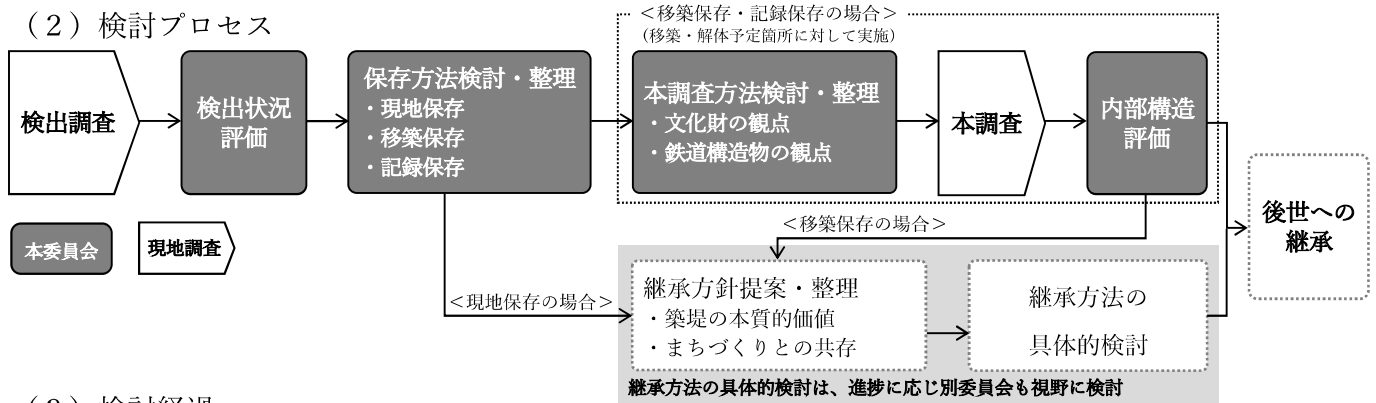
<文化財的価値>

- ・国指定史跡「旧新橋停車場跡」と一連
- ・日本の近代化土木遺産を代表する遺跡
- ・鉄道史、地域史における貴重な遺跡

<鉄道構造物的価値>

- ・近代土木技術の発達を知るうえで、記録等が乏しい当時の設計、施工方法等が確認できる重要な鉄道構造物
- ・学術的・土木技術的価値を明らかにする意義は高い

(2) 検討プロセス



(3) 検討経過

検討経過	主な議題	検討結果	検出調査
第1回 (2020年9月18日)	●検出調査結果及び評価（2・3街区）	●委員等による保存方針作成（2・3街区）	2・3街区
第2回 (2020年11月9日)	●委員等による保存方針（2・3街区）提案 ・第7橋梁橋台部の前後80m 現地保存 ・その他は記録保存 ・重要な遺構が発見された場合、移築保存・現地保存を検討 ●JRによる記録保存調査方法提案	●結論ではなく協議の出発点 ⇒ 今後事業者との協議を実施 ●委員等による調査方針（橋台部除く）作成	
高輪築堤 現地見学会（1～3街区）実施（2021年1月10日～12日）			
第3回 (2021年1月25日)	●委員等による調査方針（橋台部除く）提案 ・調査に関する理念・指針を示すもの ●JRによる文献調査の中間報告	●調査方針（記録保存調査）取りまとめ ⇒ 保存方針取りまとめ後の調査着手に向け、区教委が仕様書等を作成 ●現地調査に活かせる情報は共有	1・4街区
萩生田文部科学大臣現地視察（2021年2月16日）			
第4回 (2021年3月3日)	●検出調査結果及び評価（1・4街区） ●保存方法に関する議論	●委員による保存方針作成（1～4街区） ●流動的な状況となり基本的に保留	
第5回 (2021年3月31日)	●委員による保存方針（1～4街区）提案 ・第7橋梁橋台部の前後80m 現地保存 ・信号機土台部を含むできるだけ長い区間を現地保存（4街区） ・重要な遺構が発見された場合、移築保存・現地保存を検討 ●JRによる保存方針（1～6街区）提案 ・保存と開発の両立前提 ・公園隣接部約40m 現地保存（2街区） ・第7橋梁橋台部の前後80m 現地保存 ・信号機土台部は移築保存（4街区）	●保存方針取りまとめに向けた必要事項 ・4街区検出調査結果の公表（区教委） ・4街区現地見学会開催（JR・区教委） ・保存方針決定に至る委員会議論の公開	
高輪築堤 現地見学会（4街区）実施（2021年4月10日）			

検討経過	主な議題	検討結果	検出調査
第 6 回 (2021 年 4 月 14 日)	●JR より保存方針について説明（4 街区） ・ 4 街区築堤現地保存時の建物成立性 ⇒全面保存・信号機土台部の現地保存は困難 ⇒信号機土台部を含む前後一定範囲の移築保存を検討 ・ JR の保存方針（一部修正）を提案	●保存方針取りまとめに向けた検討事項 ・ 4 街区築堤の全面現地保存と信号機土台部のみ現地保存の中間の保存検討 ・ 4-2 街区の築堤現地保存可能性の検討 ・ 信号機土台部の移築範囲について、文化財評価の観点での考え方提示 ・ 保存方針決定以降の具体的な公表方法 ・ 記録保存調査での調査区の考え方整理	
	●JR より記録保存調査の実施方法を提案		
	●JR より保存方針決定に至る委員会議論、懇談会の経過の公開方法を提案		
第 7 回 (2021 年 4 月 19 日)	●JR より調査・保存方針について説明 ・ 4 街区の現地保存可能性検討 ⇒計画建物、事業が不成立となること、計画変更に伴い膨大な時間・費用がかかることから、現地保存は困難 ・ 信号機土台部の移築保存方針提案 ⇒高輪ゲートウェイ駅前の国道 15 号沿いの広場への移築保存を提案	●4 街区の調査・保存方針取りまとめ ・ 記録保存とせざるを得ないことは承認できないが、時間的制約を考慮するとやむなし ・ 信号機土台部を含む約 30 メートルを移築保存とする ・ 記録保存箇所については、詳細かつ慎重な調査を行う	
	●JR より記録保存調査の調査区の考え方について説明	●記録保存調査方針（調査区等）決定	
	●JR より調査・保存方針取りまとめ公表及び、委員会議論の公開方法について説明	●調査・保存方針取りまとめ公表 ・ 【JR】 プレスリリース ・ 【港区】 区長・教育長コメント公表 ・ 【委員会】 委員会の見解文書公表 ●委員会議論の公開 ・ 【JR】 HP に議事内容公開 ・ 【港区】 HP にこれまでの港区発出の要望書を公開	

（４）総括

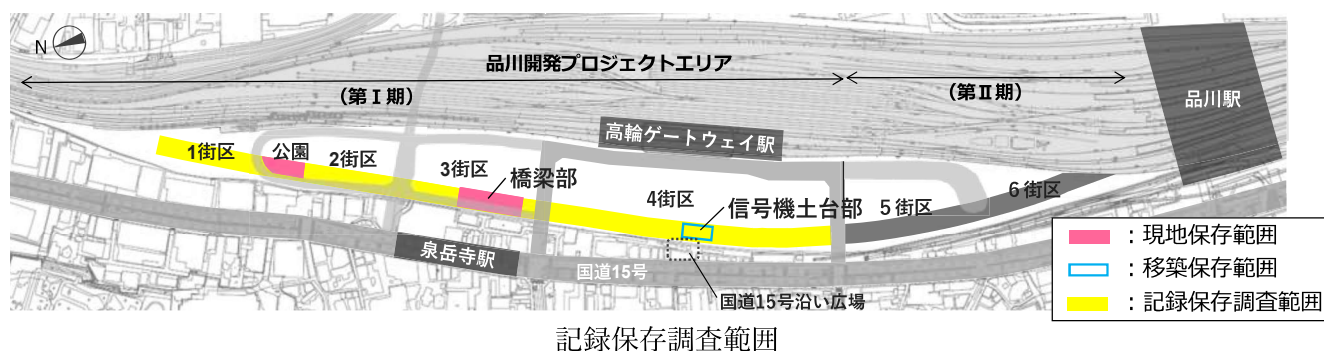
●調査・保存方針取りまとめ（１～４街区）

保存方法	範囲
現地保存（公開）	第 7 橋梁橋台部を含む約 80m（3 街区）及び公園隣接部約 40m（2 街区）
移築保存	信号機土台部を含む約 30m（4 街区） ⇒移築先は高輪ゲートウェイ駅前の国道 15 号沿いの広場を基本に今後詳細を検討
記録保存	現地保存を除く部分 ⇒今後の記録保存は詳細かつ慎重に行い、調査において重要な遺構が発見された場合には現地保存、移築保存を検討

※ 5・6 街区については、今後保存方針を検討

【本委員会における見解】

- ・ 第 7 橋梁橋台部約 80m（3 街区）の現地保存を決定したことは評価する。
- ・ 4 街区を記録保存とすることはその文化財的価値を損なうために承認できないが、開発計画の時間的制約からこれをやむなしとせざるを得なかった。



2025. 3. 5

5・6 街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(3)

本文書は、第 38 回高輪築堤調査・保存等検討委員会 (2023. 12. 6) において提示した「5・6 街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(2)」を、その後に得られた新しい知見によって改訂したものである。

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

1. 高輪築堤跡の遺構について

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

2. 文化財的価値について

- ・高輪築堤跡の遺構は日本の近代化土木遺産を代表する遺跡として、わが国の近代史、鉄道史、土木史、産業史上重要な位置を占めている。また、東京や高輪の地域史を考える上でも貴重な遺跡である。
- ・国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に指定された、2街区の築堤部及び3街区の第7橋梁橋台部・築堤部と一連のものである。
- ・5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。また、第8橋梁及びそれにとまなう南北横仕切堤が含まれ、旧品川停車場につながる部分にあたる点も重要である。
- ・6街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、4街区で検出された信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。

3. 保護措置について

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

2025.4.9

東日本旅客鉄道株式会社

「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(3)」に対する まちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向けた当社の見解について

今般、高輪築堤調査・保存等検討委員会において、まちづくりと文化財のあり方の協議の開始にあたり、委員見解をご提示いただきありがとうございます。委員見解に対する、現時点における当社の見解は以下のとおりです。引続きまちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向け、ご検討・ご協議をお願いいたします。

1. まちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向けた基本的な考え方【別紙1】

○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る。2025年3月27日のまちびらきをスタートに、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いく。

○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、前述の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協議を進めていく。なお、5・6街区エリアのまちづくりの早期実現に向け、これらの協議及びそれに続く都市計画や建築関係の手續に必要な協議を進めていきたく、有識者及び関係行政等からのご理解・ご支援をお願いしたい。

2. 「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(3)」への当社の見解

(1)文化財的価値について【別紙2】

◆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。

高輪築堤全体に対する文化財的価値として、当社も同様に考えます。

◆国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に指定された、2街区の築堤部及び3街区の第7橋梁橋台部・築堤部と一連のものである。

各種文献等を踏まえ、物理的には1～4街区と一連のものであり、確認調査等から5・6街区は1～4街区の一般築堤部や4街区南部と共通性が高いものと思料します。

◆5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。また、第8橋梁及びそれにとま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。

①1～4街区では、きわめて希少性の高い第7橋梁部や最上部に創業時のバラストが残存している2街区公園部(一般築堤部)が出土しています(いずれも国指定史跡)。5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、これらの希少性の高い遺構等は確認されておらず、1～4街区の一般築堤部(信号機土台部等含む)と概ね同等程度の文化財的価値を有するものと思料します。

②1～6街区全体で、一般築堤部は概ね同様の構造であり、それを構成する材料(石材、盛土、裏込め、土留め材等)が1～6街区の各場所において一部異なっているものと思料します。

③今回の5・6街区エリアには、第8橋梁北横仕切堤が含まれます。

◆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。

今後文献調査等が進められ、本遺構の内容や価値が明らかになるよう当社も協力します。

(2)保護措置について

◆高輪築堤調査・保存等検討委員会は、「高輪築堤跡の保存の方針についての見解」(2021.4.21)において、「5・6街区については築堤の『現地保存』を考慮した開発計画を策定することを要望」している。

◆これを受けて、5・6街区の保護措置については、1～4街区と同様に②計画の見直しを含めた現地保存を検討することを出発点とし、①まちづくりと文化財のあり方について③協議を開始することにした。

①1～4街区における当社の取組み【別紙2、別紙3】

委員会での要望等を踏まえた取組み(既に実施済のものを含む)

- ・建物計画の大幅な変更による第7橋梁部約 80mの現地保存(国史跡)
- ・4街区信号機土台部約30mの移築保存
- ・「高輪築堤跡の調査の方針について」に基づいた詳細かつ慎重な記録保存調査

上記に加えた主な取組み(既に実施済のものを含む)

- ・残存状況が良好である2街区公園部約 40mの現地保存(国史跡)
- ・開発計画や道路計画の変更を含む現地(土中)保存(約 400m ※一部想定箇所含む)

➡ 1～6街区全体(約 1.6km)のうち、約 1/3 の範囲を現地保存(土中保存含む)済※

※一部想定箇所含む

- ・史跡の保存・活用による高輪築堤跡の意義を実感していただける取組み (現地公開)
- ・前項に必要となる構造安定性の検討、適切な保存対策及び継続的な維持管理の実施
- ・築堤石を活用したランドスケープや建物修景等による歴史を感じる空間の整備
- ・文献調査や記録保存調査等による知見を踏まえた、高輪築堤等の理解を深める展示・情報発信施設等の整備
- ・先端技術を活用し、日本初の鉄道が走った当時の風景を感じられる AR プログラム
- ・次世代に継承する取組みの一環としての新橋～横浜間29キロ史の編纂
- ・遺構への車両荷重影響を低減させる観点等で、第7橋梁部と重複する区画道路2号の計画を「歩行者専用道」に見直し

②現時点における当社の開発計画【別紙4】(2つの会議体での検討や行政手続は今後)

- ・広域交通拠点の品川駅に至近の立地において、「国際交流拠点・品川」の実現を目指し、未来に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」を実装した計画※

※日本で初めて鉄道が走ったイノベーションの地としてのDNAを継承

- ・1～6街区・品川駅の全体のまちづくりのなかで高輪築堤を保存・継承
- ・1～6街区・品川駅、さらに周辺エリアにつながる歩行者、エネルギー、一般車両・物流等の一体的なネットワーク形成と、5 街区における水素・GX エネルギーセンターの配置
- ・5街区、6街区建物は、特に地下階において、鉄道や道路構造物等の近接に伴う計画・設計・施工上の制約が大きいと、建物やネットワークを成立させるための必要機能・スペースを最低限で確保
- ・5・6街区間では、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
- ・6街区南部では、品川駅に面した歩行者デッキを整備

③計画の見直しを含めた現地保存の検討【別紙5・別紙6】

- 1) 6街区南部の当社開発エリア内において、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を現地保存【別紙5】
- 2) 前項以外の、5街区、6街区（南部の現地保存可能範囲を除く）、5・6街区間においては、開発計画の見直しによる現地保存は困難【別紙6】

④まちづくりと高輪築堤の保存・継承との両立のあり方（当社案）

- 1) 6街区南部の第8橋梁部北横仕切堤を含む範囲の現地保存（約115m※）
 - ※上記①の約1/3に内包済
- 2) 前項以外の範囲は、以下の理由により、「高輪築堤跡の調査の方針について」に基づく全面的な詳細かつ慎重な記録保存
 - ・「国際交流拠点・品川」の実現に向けた開発計画の必要性ならびに計画変更の困難性
 - ・1～6街区全体で、ほぼ同様の構造形式である一般築堤部として、既に残存状況の良い2街区公園部（約40m）及び第7橋梁部につながる南北の一般築堤部（約30m×2の約60m）に加え、開発計画や道路計画の変更による現地（土中）保存部（約290m）を現地保存実施済（一般築堤部計約390m）
 - ・詳細かつ慎重な記録保存調査による、構造の内容や構成する材料等の詳細把握
 - ・4街区で検出された信号機跡※と類似している、わが国最初期の信号機跡と推定される張り出し遺構の詳細把握（※詳細かつ慎重な記録保存調査済）
 - ・張り出し遺構及び記録保存調査のなかで重要な遺構が発見された場合、移築保存も検討
- 3) まちづくりのなかでの高輪築堤の文化財的価値を継承する取組み
 - ・ランドスケープや建物修景等により、1～4街区の取組み（2-（2）-①）と一体的に、高輪築堤の持つ価値や歴史、意義等を感じられる空間を整備し、日本の近代化の礎となった鉄道開業のイノベーションを次の100年に継承
 - ・文献調査や記録保存調査等による知見を踏まえた、高輪築堤等の理解を深める展示・情報発信施設等を整備
 - ・1～6街区・品川駅を含むエリアの長さや様々な施設等を活かし、更に周辺の地域資源（泉岳寺や高輪大木戸跡等）、旧新橋停車場等との連携・活用による、鉄道のはじまりの地としてのシビックプライドの醸成と地域の歴史的価値の向上

国際交流拠点・品川の実現に向けた、品川周辺エリアのまちづくり

【別紙1】

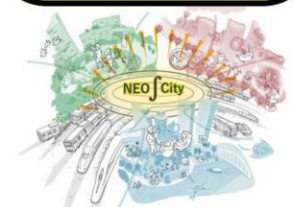
品川まちづくり
(2025. 3. 27まちびらき)



基盤整備事業



国際交流拠点・品川
の実現

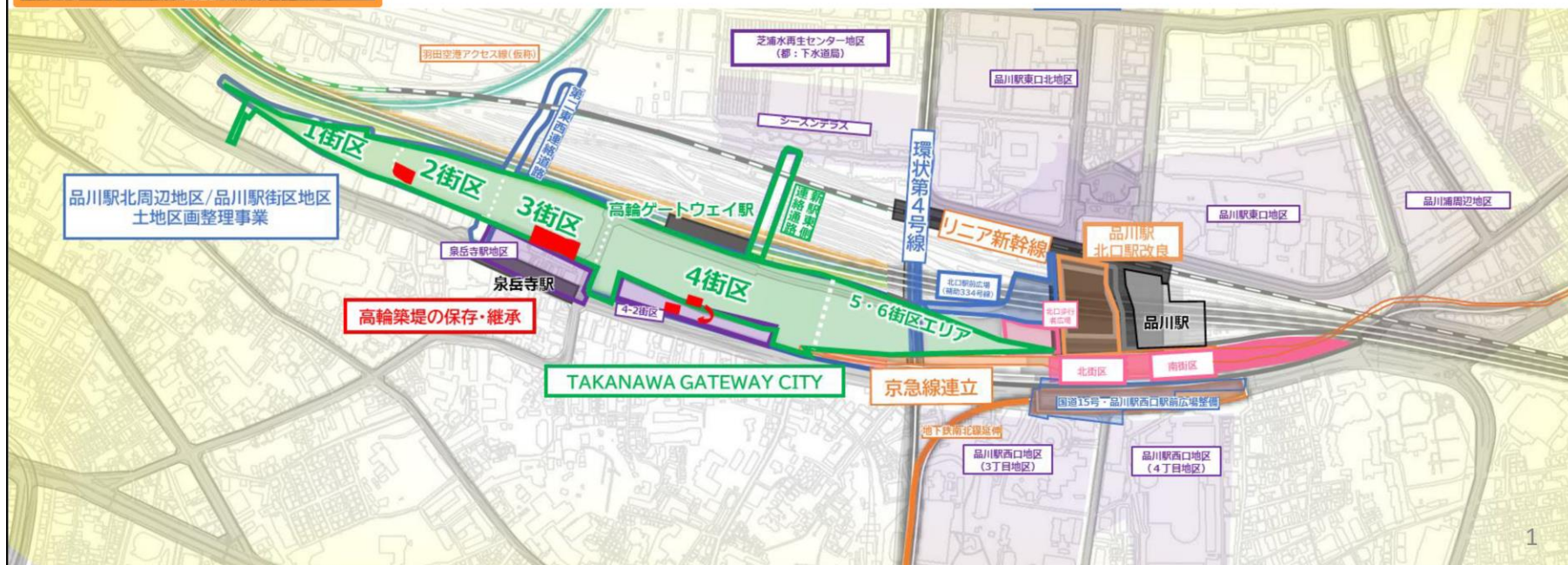


出典：品川駅えまちガイドライン創造編 2023

車両基地再編(2009～)

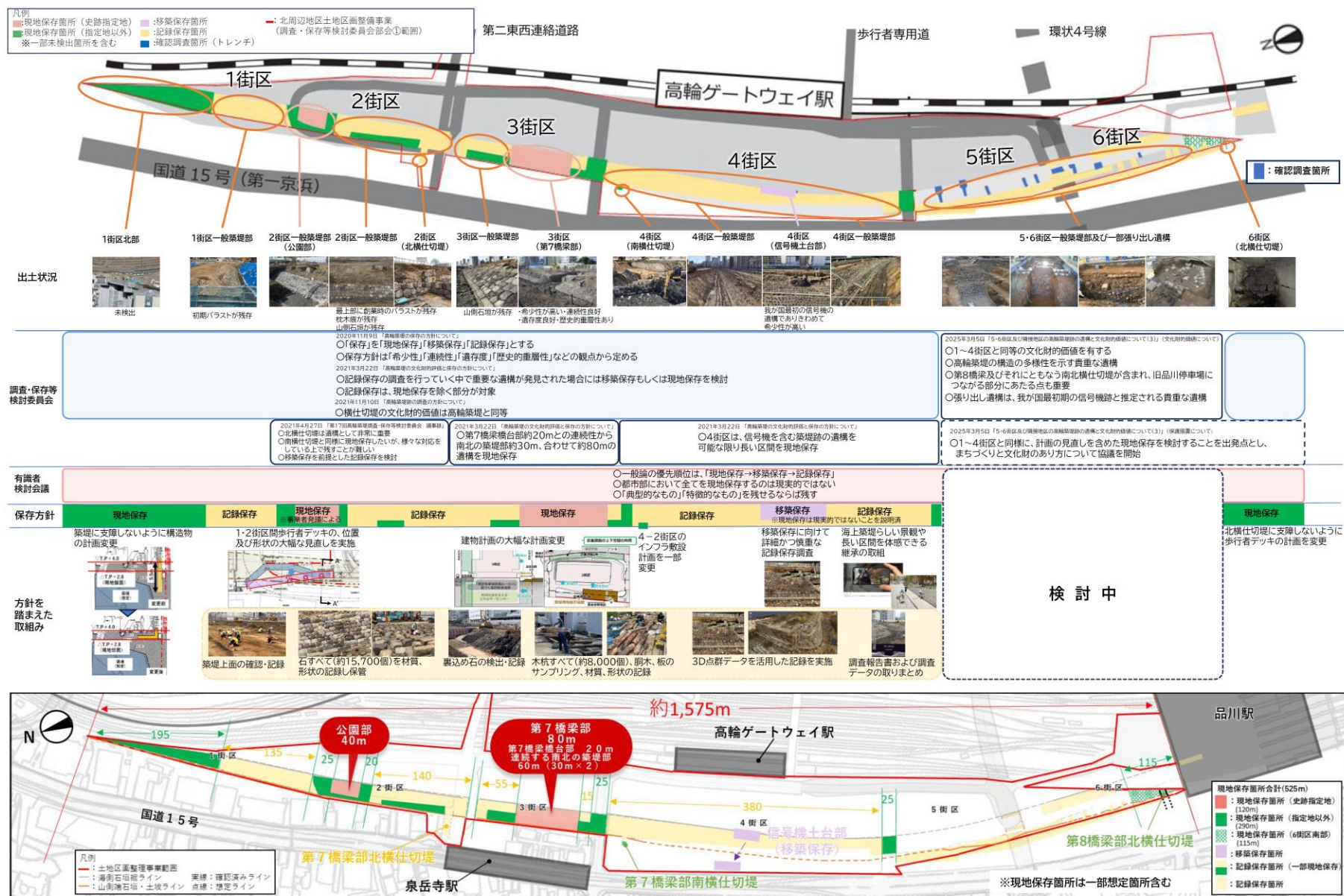


高輪築堤の保存・継承



これまでの高輪築堤関連各会議体における、文化財の評価と保存方針の経緯について (JR東日本によるとりまとめ資料)

【別紙2】



1～4街区における当社の取組み

（2024.6.10開催 第11回「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議資料より抜粋・一部加筆・修正）

【別紙3】

■TAKANAWA GATEWAY CITYおよび周辺施設を活用した高輪築堤の保存・継承の取組み



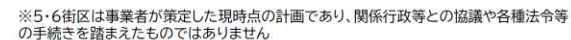
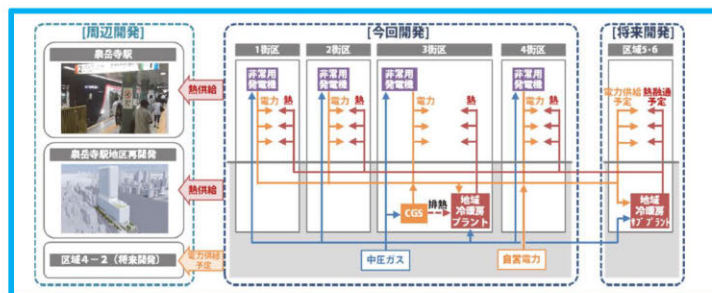
鉄道歴史関連

- 展示**
- （1）鉄道博物館（鉄道特化の博物館）
高輪地域以外の周辺鉄道関連展示施設との連携も踏まえた展示計画
【新橋～横浜間約29kmの鉄道開業の歴史】
- （2）旧新橋停車場 鉄道歴史展示室（史跡、展示施設）
- （3）旧横浜鉄道歴史展示（桜木町）
横浜を中心とした、新橋～横浜間約29kmの歴史展示
- 体験**



※現在検討中のイメージであり、今後変更する可能性がございます。

【別紙4-2】

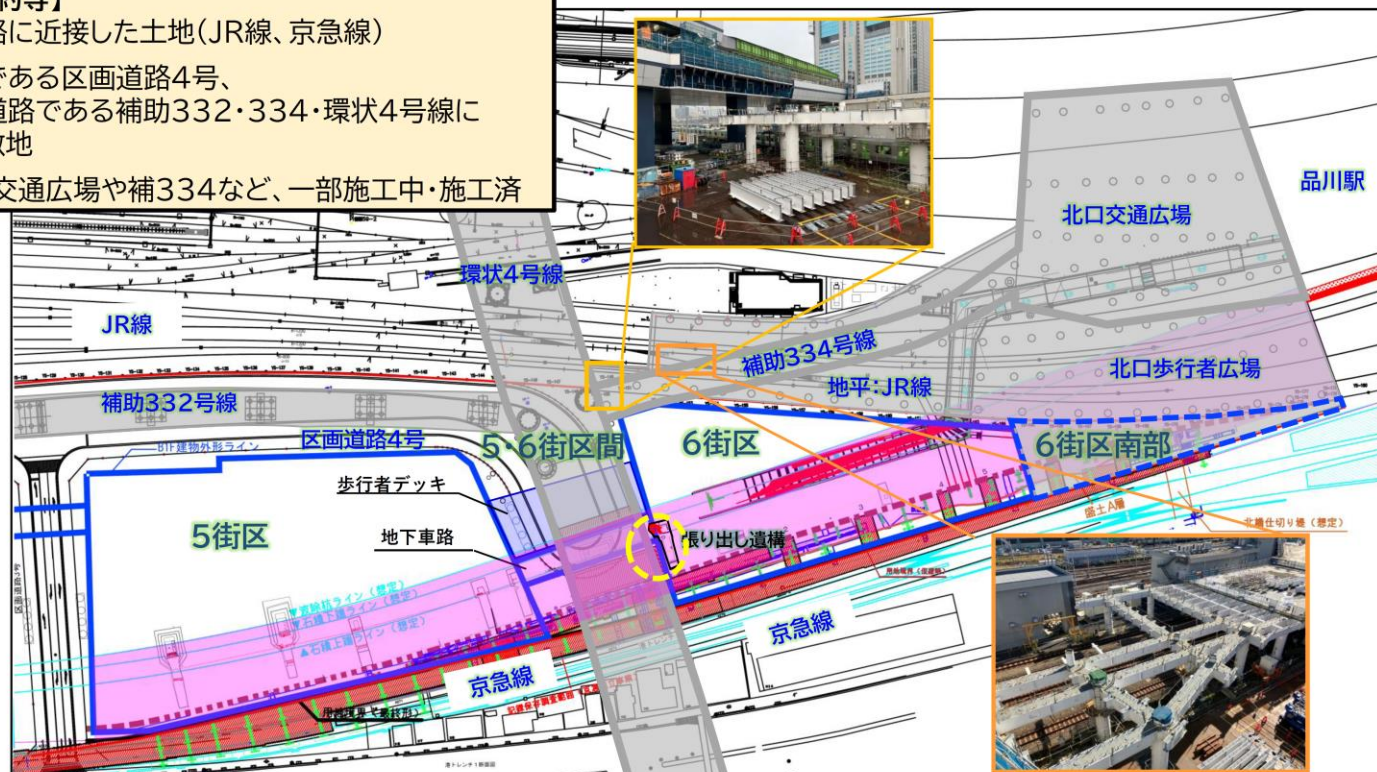


TAKANAWA GATEWAY CITY (5・6街区)開発計画策定の前提となる現況・制約条件等

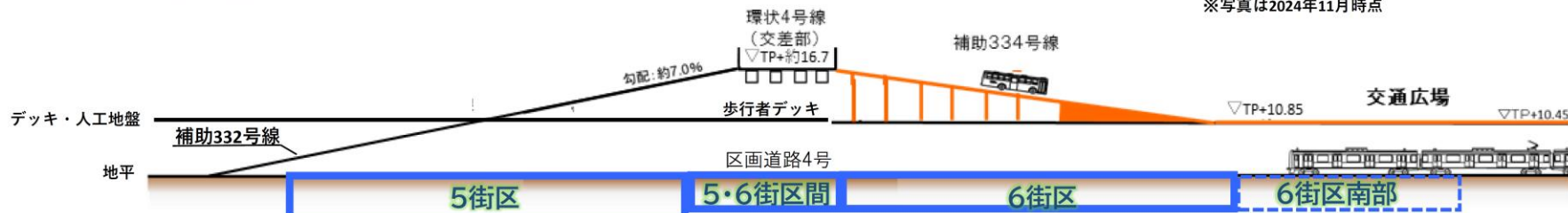
【別紙4-3】

【基盤上の制約等】

- 東西を線路に近接した土地（JR線、京急線）
- 地平道路である区画道路4号、
立体的な道路である補助332・334・環状4号線に
囲まれた敷地
- 環4、北口交通広場や補334など、一部施工中・施工済



※写真は2024年11月時点



【高輪築堤との関係】

- 開発計画エリアにおける築堤面積の割合
 - ・開発計画エリア面積:約19,300㎡
 - ・開発計画エリア内築堤面積: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



※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

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

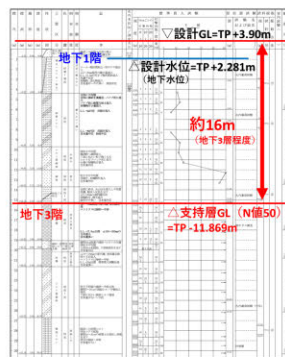
【別紙4-4】

【5・6街区建物立面図】

日影規制等により、高層棟の建物外形ラインの変更は困難

5街区建物立面図

6街区建物立面図



5街区付近地質柱状図

地盤の状況

- ・地下水位が高い
- ・硬い地盤となる支持層が地下3階以深

→地下を深く掘削する場合
多大な費用と時間を
要するため、地下階を
抑える計画

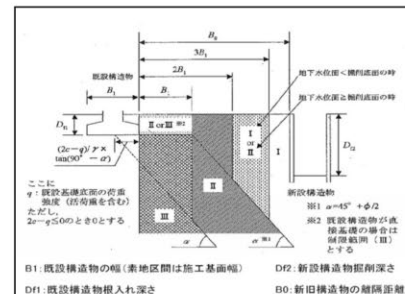
▼航空法高さ制限T.P.=+163.19m

▼航空法高さ制限T.P.=+160.23m

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、
表現を修正しております

鉄道に近接しているため、
施工時に鉄道運行に影響
しないよう対策が必要

※京急とは協議が必要



近接程度の区分

※都市部鉄道構造物の近接施工対策マニュアル（鉄道総研）

区分	内容	対策および対策管理内容
無条件範囲 (I)	新設構造物の施工により既設構造物に対し、変位や変形等の影響が及ばないと考えられる範囲。	一般に特別の対策を必要としない。
要注意範囲 (II)	新設構造物の施工により既設構造物に対し、通常は変位や変形等の有害な影響はないと見られるが、まれに影響があると考えられる範囲。	新設構造物の施工に際しては、変位や変形等の有害な影響を抑制し、許容範囲内の範囲に維持するための対策を必要に応じて実施する。
要注意範囲 (III)	新設構造物の施工により既設構造物に対し、変位や変形等の有害な影響が及ぶと考えられる範囲。	新設構造物の施工に際しては、変位や変形等の有害な影響を抑制し、許容範囲内の範囲に維持するための対策を必要に応じて実施する。

近接程度の区分と対策内容

要注意範囲(II)

新設構造物の施工により既設構造物に対し、通常は変位や変形等の有害な影響はないと見られるが、まれに影響があると考えられる範囲

要注意範囲(III)

新設構造物の施工により既設構造物に対し、変位や変形等の有害な影響が及ぶと考えられる範囲

←JR線側

補助332

区画4号道路

鉄道近接エリア

要注意範囲(II)

要注意範囲(III)

鉄道近接エリア

要注意範囲(II)

要注意範囲(III)

鉄道近接エリア

要注意範囲(II)

要注意範囲(III)

鉄道近接エリア

補助334

京急線側→

鉄道近接エリア

要注意範囲(II)

要注意範囲(III)

鉄道近接エリア

要注意範囲(II)

要注意範囲(III)

鉄道近接エリア

要注意範囲(II)

要注意範囲(III)

鉄道近接エリア

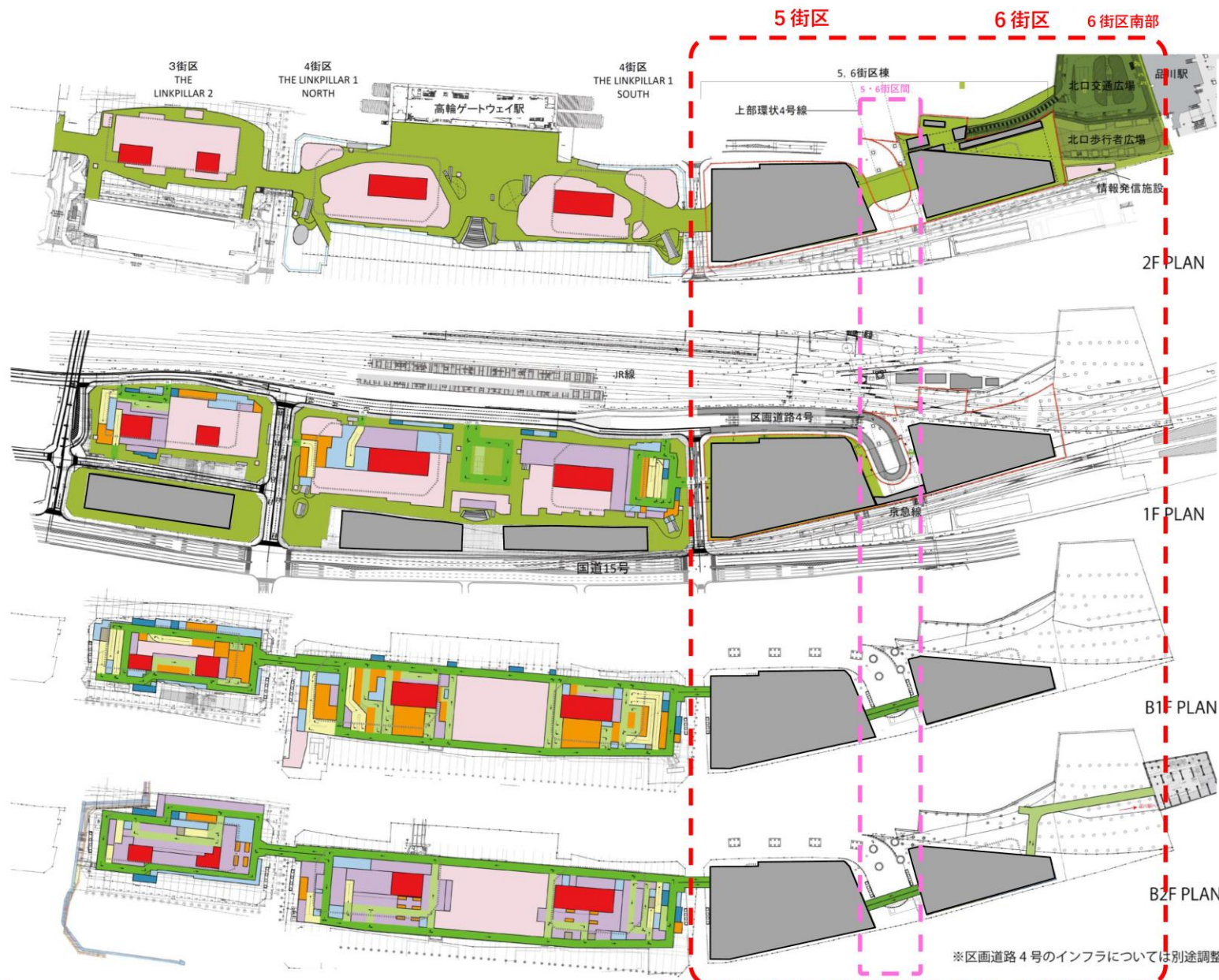
要注意範囲(II)

※事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

TAKANAWA GATEWAY CITY(3～6街区)・品川駅の開発計画案について

【別紙4－5】



※5・6街区は事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

TAKANAWA GATEWAY CITY(5・6街区)の開発計画案について

【別紙4-6】

【2階平面プラン】

5, 6街区棟

上部環状4号線

上位計画に基づく
品川駅～田町駅方面までつながる
歩行者ネットワーク(デッキレベル)

北口交通広場

品川駅

北口歩行者広場

6街区南部では、品川駅に面した
歩行者広場デッキを整備

情報発信施設

上位計画に基づく
品川駅～田町駅方面までつながる
歩行者ネットワーク(デッキレベル)

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

【1階平面プラン】

区画道路4号

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

現地保存箇所
(6街区南部)

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

京急線



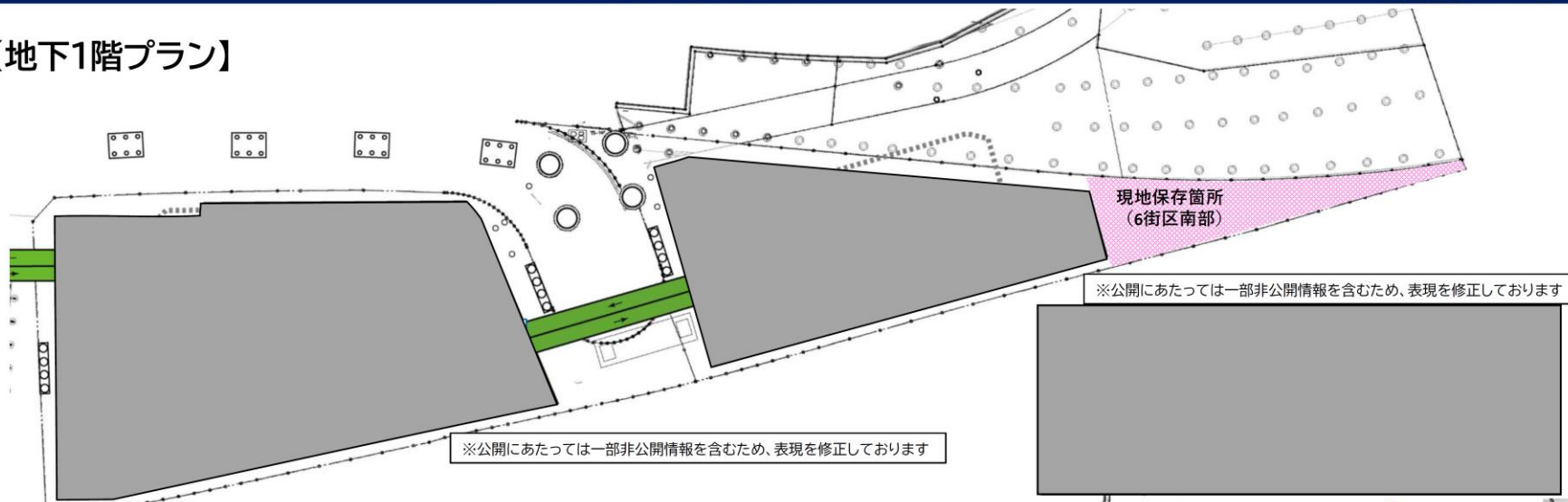
「品川駅北周辺地区まちづくりガイド2021」より

※事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の
手続きを踏まえたものではありません

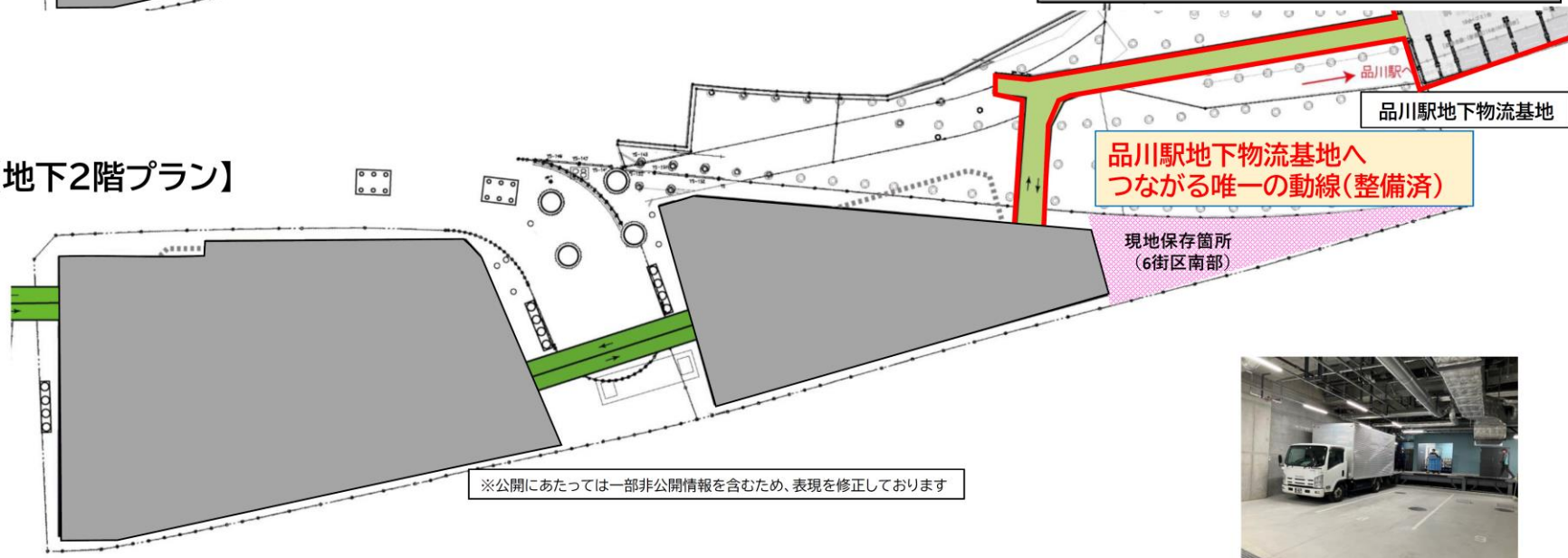
TAKANAWA GATEWAY CITY(5・6街区)の開発計画案について

【別紙4-7】

【地下1階プラン】



【地下2階プラン】



開業
(2025.3.27)

計画中

供用開始
(2025.3.13)

※事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

TAKANAWA GATEWAY CITY 開発計画(5街区地下階) 【別紙4-8】

鉄道や道路構造物等の近接、地下約16m以深での支持層(固い地盤)等に伴い計画・設計・施工上の制約が大きいため、建物(建物コア、地下車路ネットワーク、周辺駐車需要を受入れる集約駐車場機能)、「国際交流拠点・品川」を実現するための機能、歩行者、エネルギー、一般車両・物流等の一体的なネットワーク(主副から成る地下車路・上下スロープ)を成立させるための必要機能・スペースを最低限で確保している

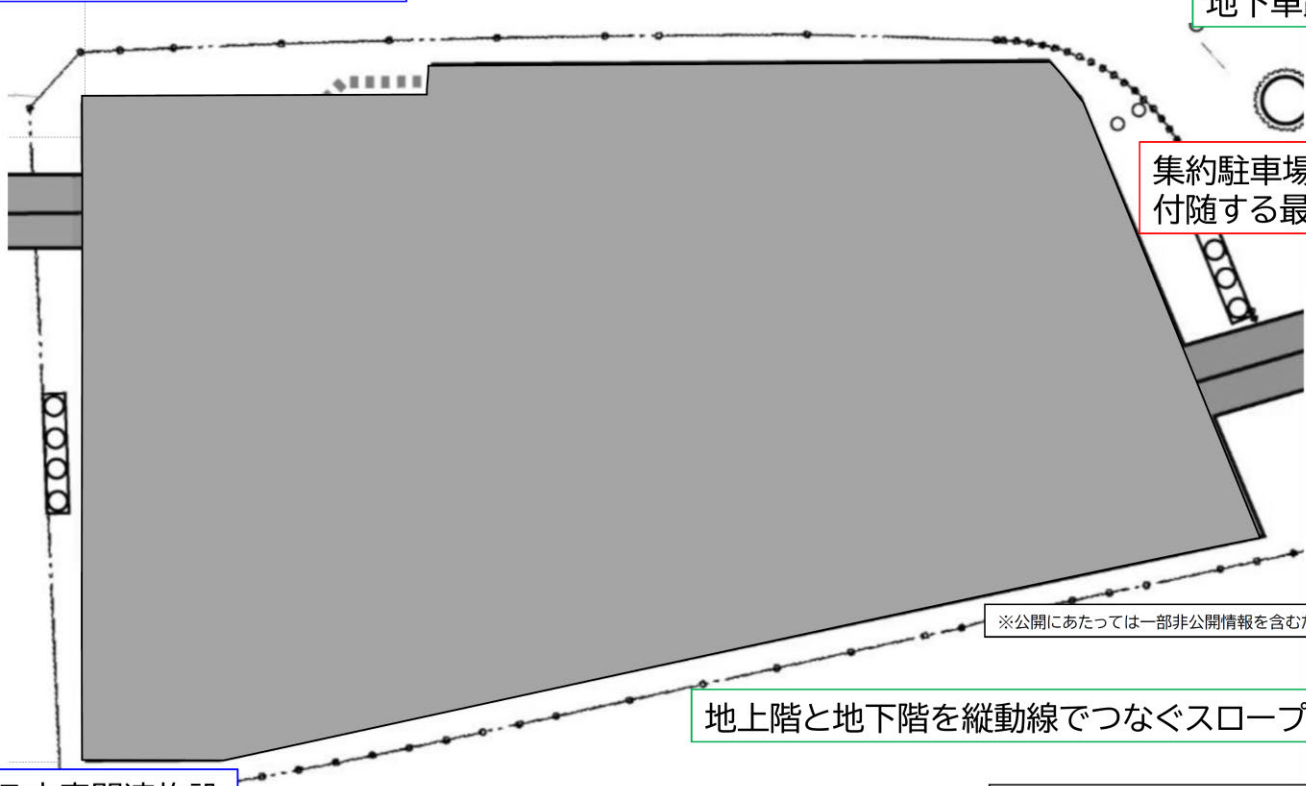
5街区地下1階平面図

建物内の上下フロアを繋ぐエネルギー施設

建物コア及びそれに付随する最低限必要な機能
(多機能用途に合わせた車寄せや平面駐車場等)

まち全体を繋ぐ
地下車路ネットワーク

集約駐車場及びそれに
付随する最低限必要な機能



※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

地上階と地下階を縦動線でつなぐスロープ

地上へつながる水素関連施設

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

- 建物機能を成立させるために必要なスペース
- 国際交流拠点・品川を実現するための機能(水素・GX)
- まち全体を繋ぐために必要なスペース

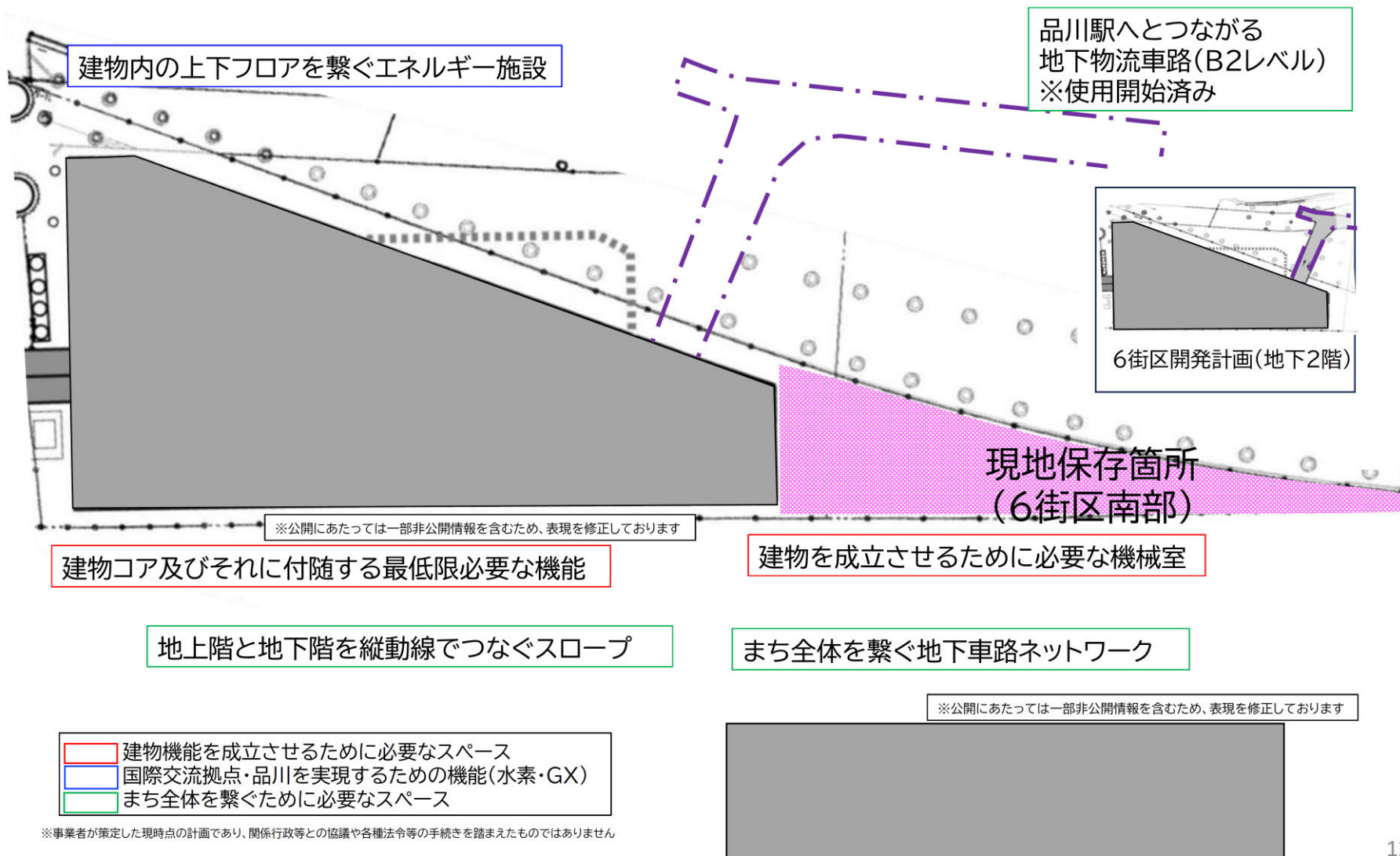


※事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

TAKANAWA GATEWAY CITY 開発計画(6街区地下1階)

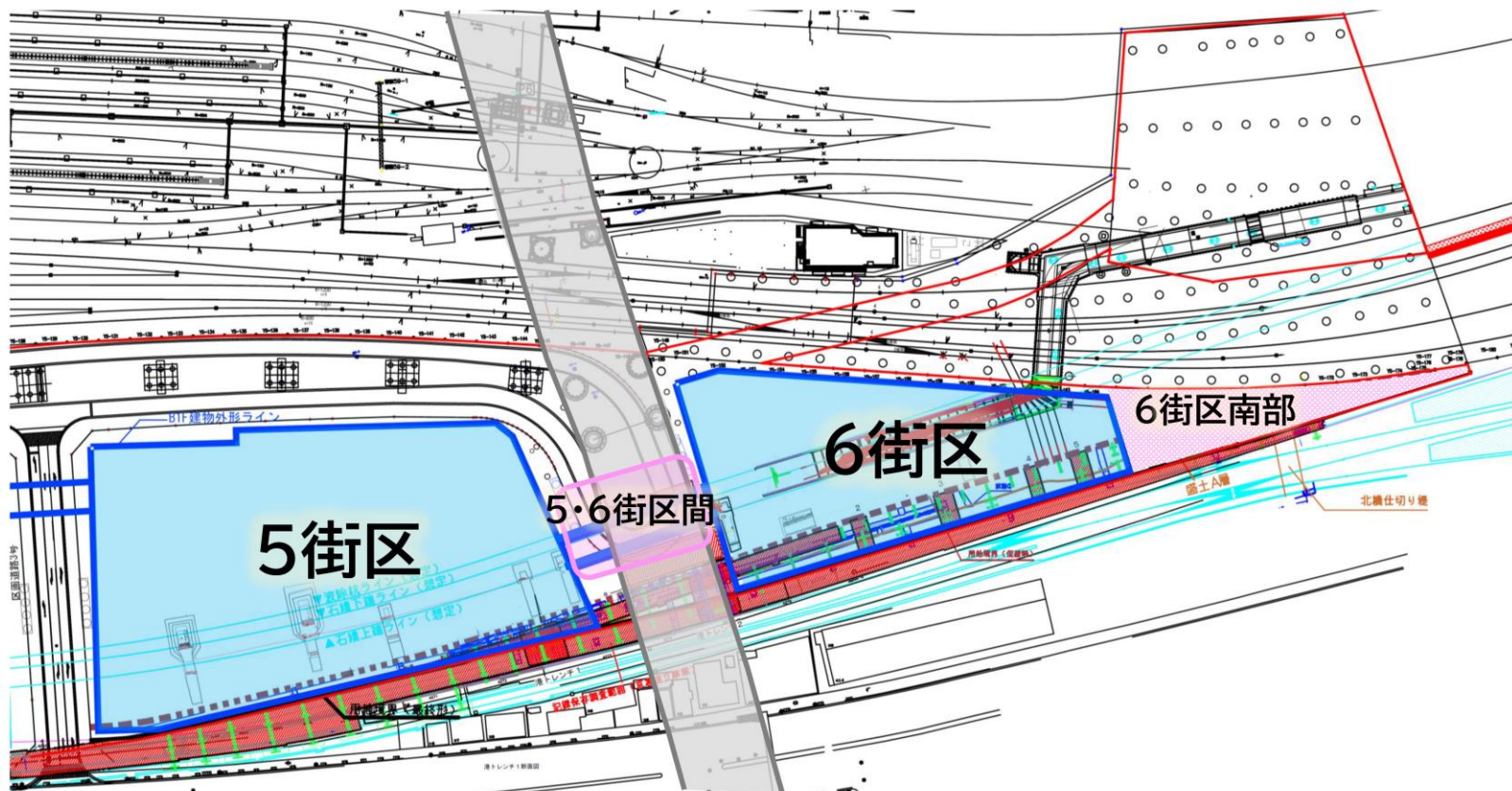
【別紙4-9】

鉄道や道路構造物等の近接、地下約16m以深での支持層(固い地盤)等に伴い計画・設計・施工上の制約が大きいため、建物(建物コア、地下車路ネットワーク、周辺駐車需要を受入れる集約駐車場機能)、「国際交流拠点・品川」を実現するための機能、歩行者、エネルギー、一般車両・物流等の一体的なネットワーク(主副から成る地下車路・上下スロープ)を成立させるための必要機能・スペースを最低限で確保している



※事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

5・6街区エリアにおける計画見直しを含めた現地保存の検討



6街区南部における計画見直しを含めた現地保存の検討

【別紙5】

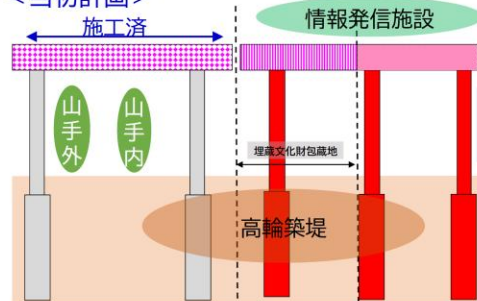
6街区南部の当社開発エリア内において、第8橋梁部北横仕切堤を含む範囲を現地保存するよう、歩行者デッキの構造計画等を変更

6街区南部の第8橋梁部北横仕切堤を含む範囲の現地保存(約115m)

見直し①

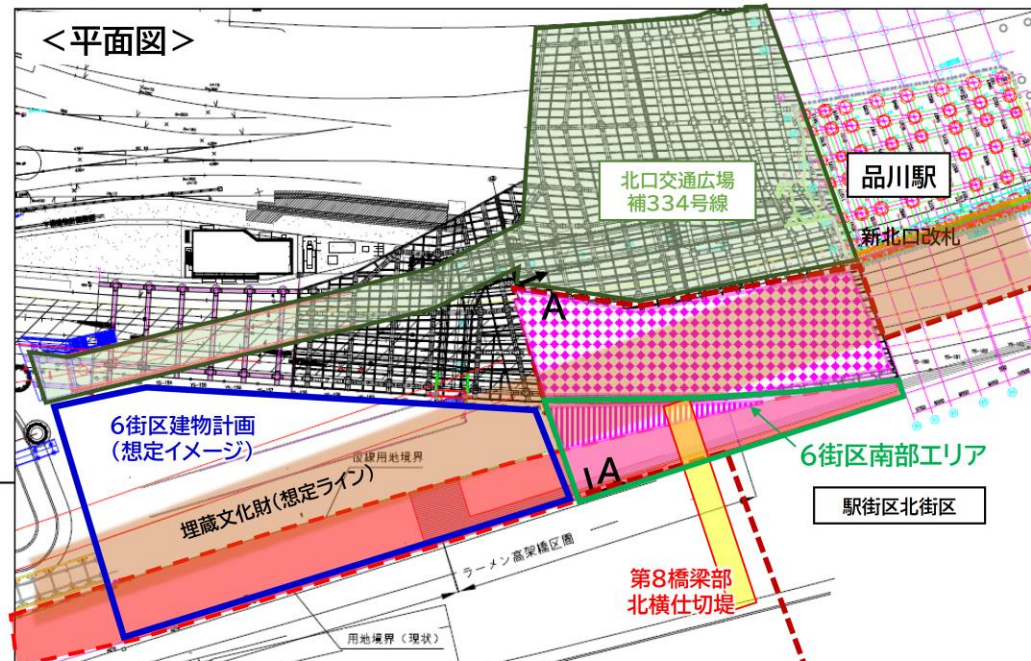
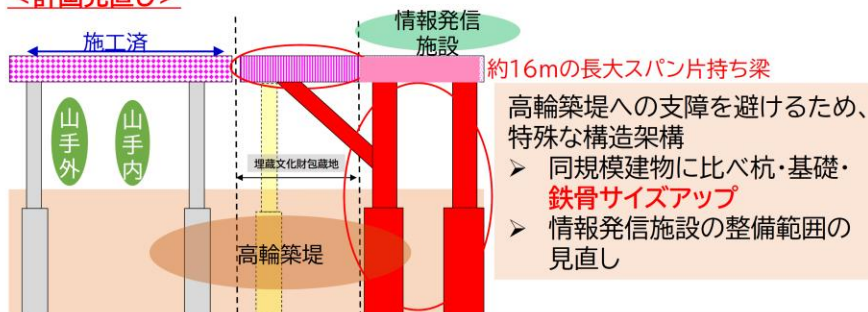
○デッキ部断面イメージ(A-A断面)

<当初計画>



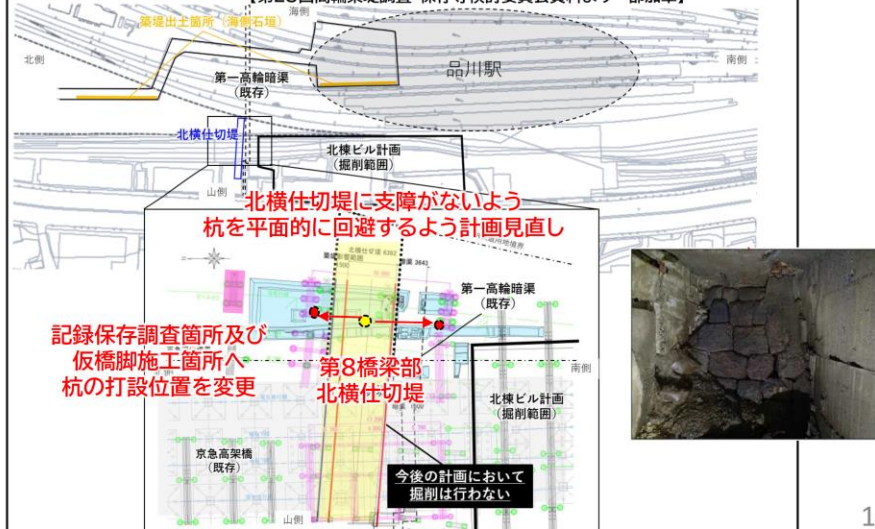
合理的な経済設計により
高輪築堤部も含めて杭打設予定

<計画見直し>



見直し②

○第8橋梁部の北横仕切堤の検討結果(支障回避)について
【第23回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料より一部加筆】



5街区における計画見直しを含めた現地保存の検討

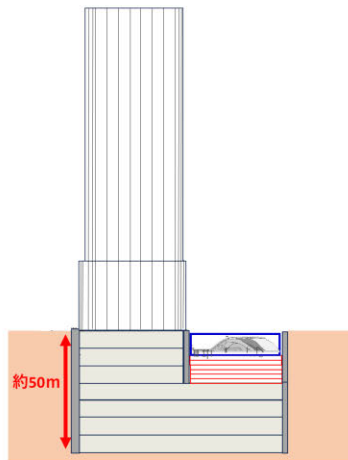
【別紙6-1】

<高輪築堤の現地保存における建物の計画見直し検討パターンの考え方>

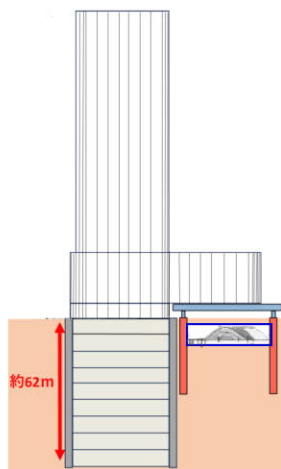
開発計画と現地保存の物理的な両立の検討パターン

以下の3つの方法で検討を実施した

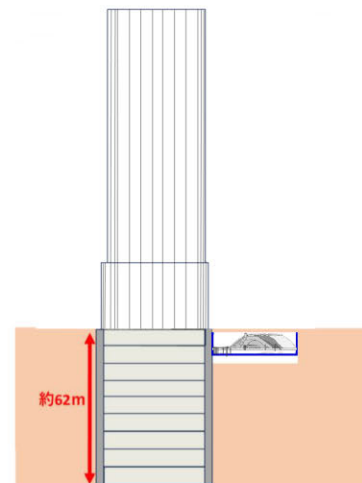
A案 築堤を受け替えて現地保存



B案 築堤を跨いで現地保存



C案 築堤を避けて現地保存



築堤の現地保存のアプローチ（高輪築堤の断面の確認 2025. 3. 5委員見解文書より）

石垣が高い位置で遺存
（現表土直下で確認）

複線化期と考えられる盛土

山側石垣未確認

裏込め石が一部安山岩

石垣

山側盛土

波除杭～石垣

全断面

5街区における計画見直しを含めた現地保存の検討(A案その① 断面図)

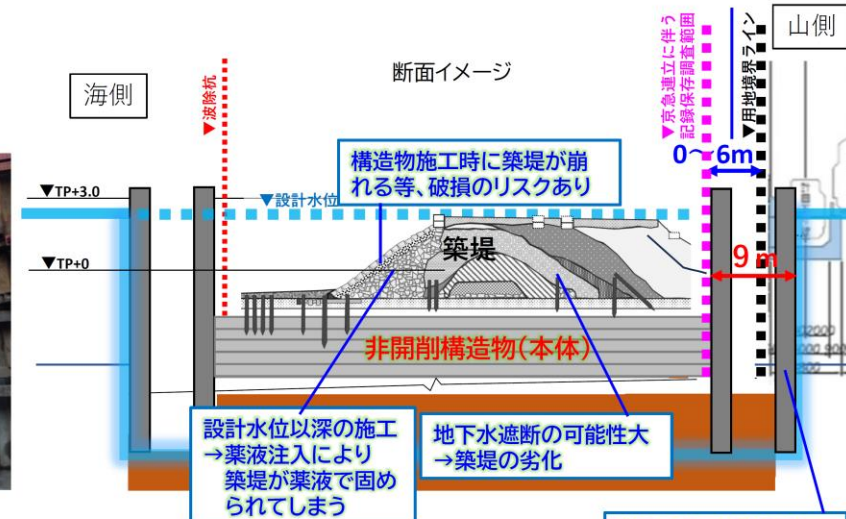
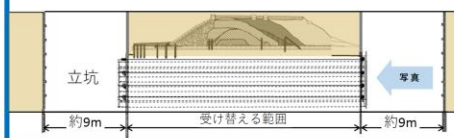
【別紙6-2】

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

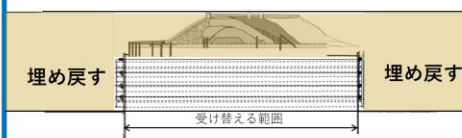


※非開削構造物の例
線路下をHEP&JES工法で施工した場合

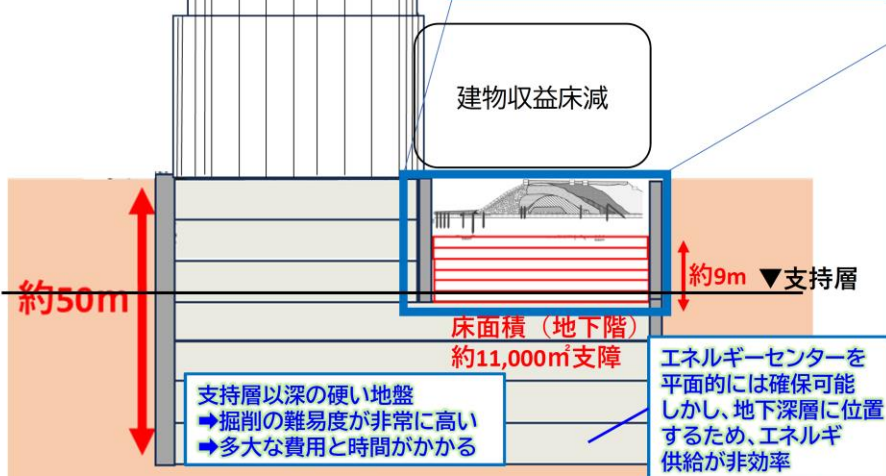
非開削構造物(例:HEP&JES)による受け替え工事の状況



非開削構造物(例:HEP&JES)による受け替え工事後の状況



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



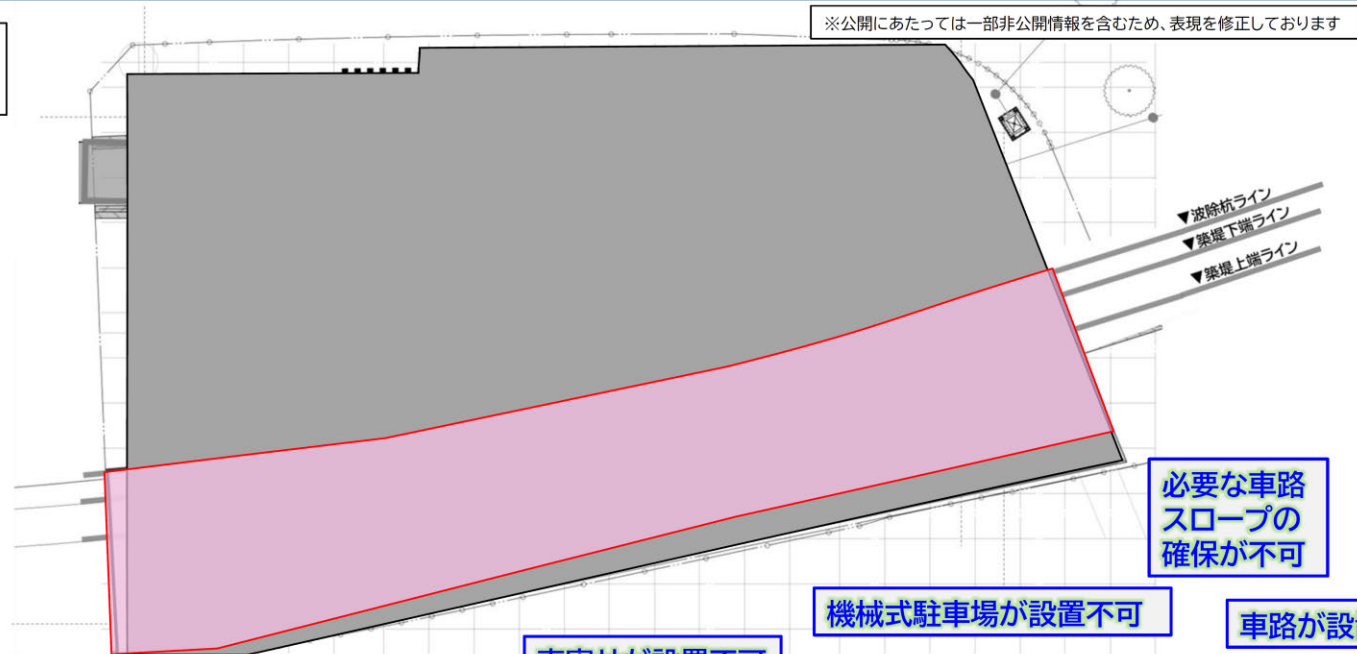
- 主な課題
- ・築堤の破損: 受け替えるための構造物施工時に上部の築堤が崩れる等、破損のリスクあり。
 - ・築堤の劣化: 設計水位(地下水位)以深の施工のため及び築堤破損抑制のための薬液注入、もしくは立坑構築により地下水が山側・海側方向で遮断される可能性大。
→地下水が遮断されると築堤の良好な保存環境が保てなくなる。
→築堤が薬液で固められてしまう。
 - ・受け替え工事費: 工事費が多(約900億円規模を想定)
 - ・建物収益床の減: 築堤上部の1～5階設置不可(▲16,000㎡)

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

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

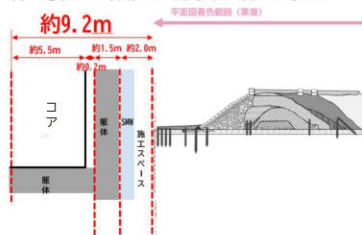
【別紙6-3】

5街区 地下1階平面図

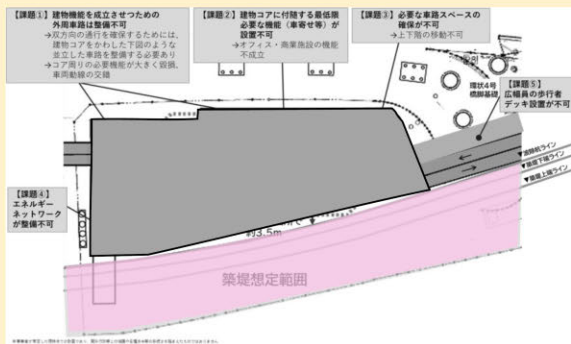


- 建物の基本機能確保不可
- ・中高層棟設置に不可欠な建物コア
- ・建物コアと一体の車寄せ
- ・車路スロープ

(参考)コア設置に必要な施工寸法

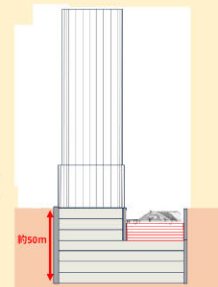


- 1～6街区・品川駅の車路ネットワークの確保不可



※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

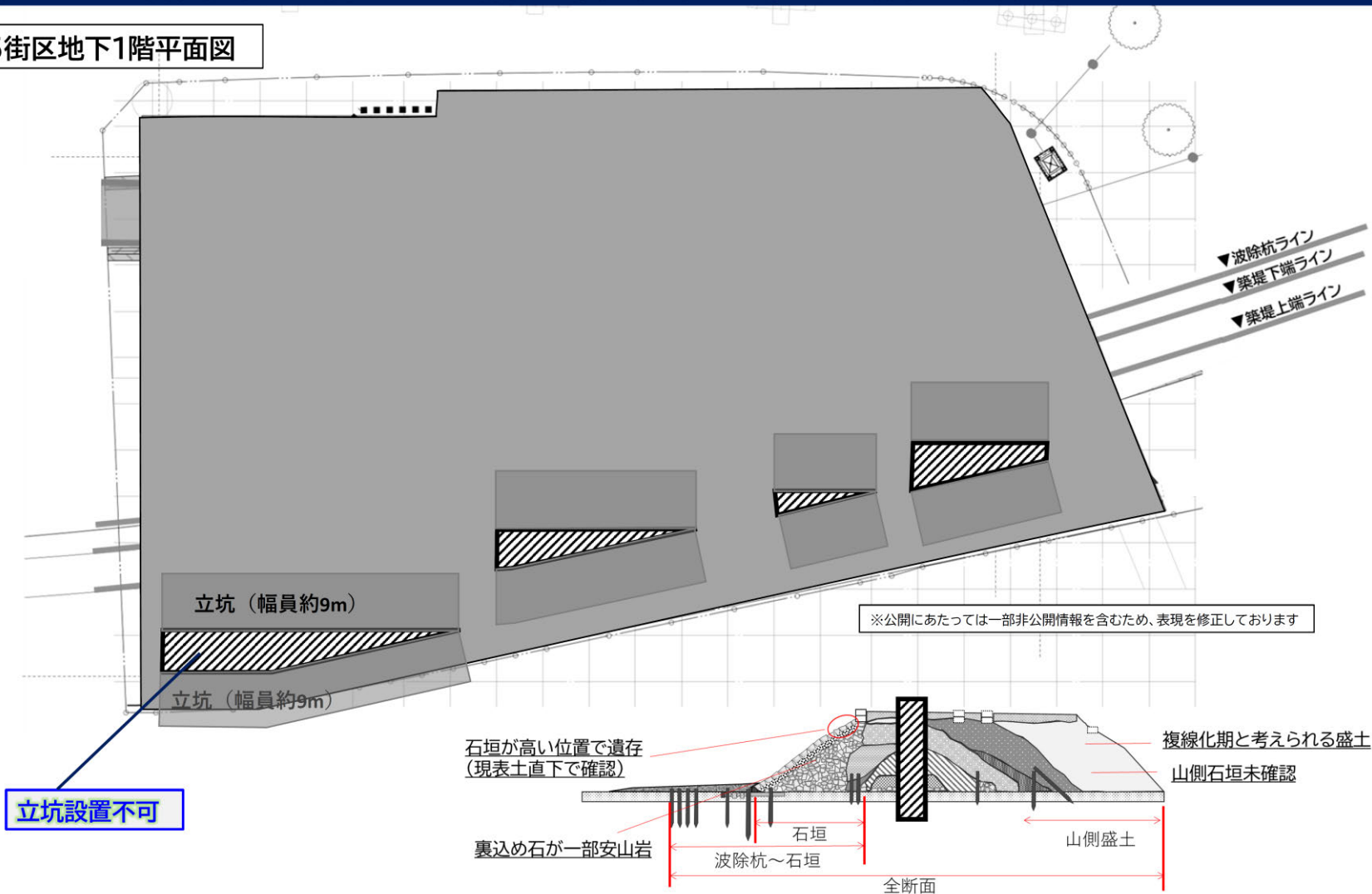
- 必要な機能・スペースを確保するための大規模掘削
- ・機械式駐車場設置不可
- 地下7階までに代替駐車場等を確保
- ・支持層以下での特殊な構造・施工(約900億円規模の工事費増加と想定)



5街区における計画見直しを含めた現地保存の検討(A案その③ 現地保存可能箇所)

【別紙6-4】

5街区地下1階平面図



の箇所(山側の一部)については、現地保存の可能性あり

ただし、受け替える際に、建物の成立性等、多くの課題があるため、設計等詳細検討が必要

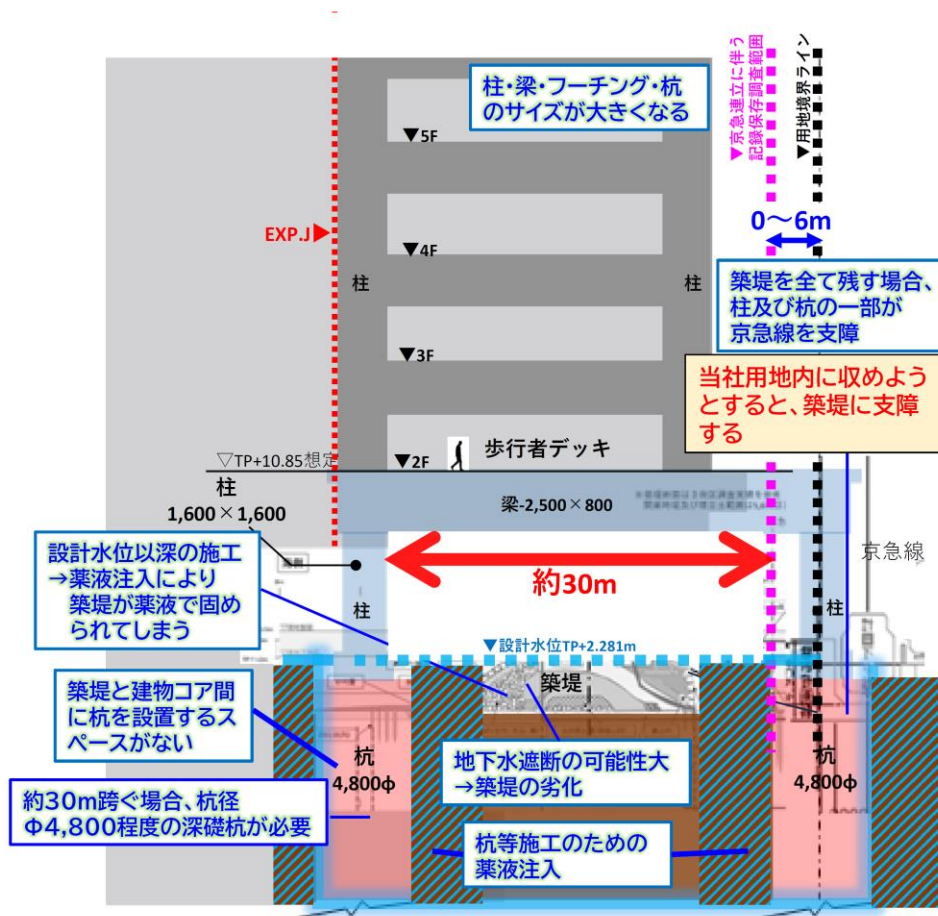
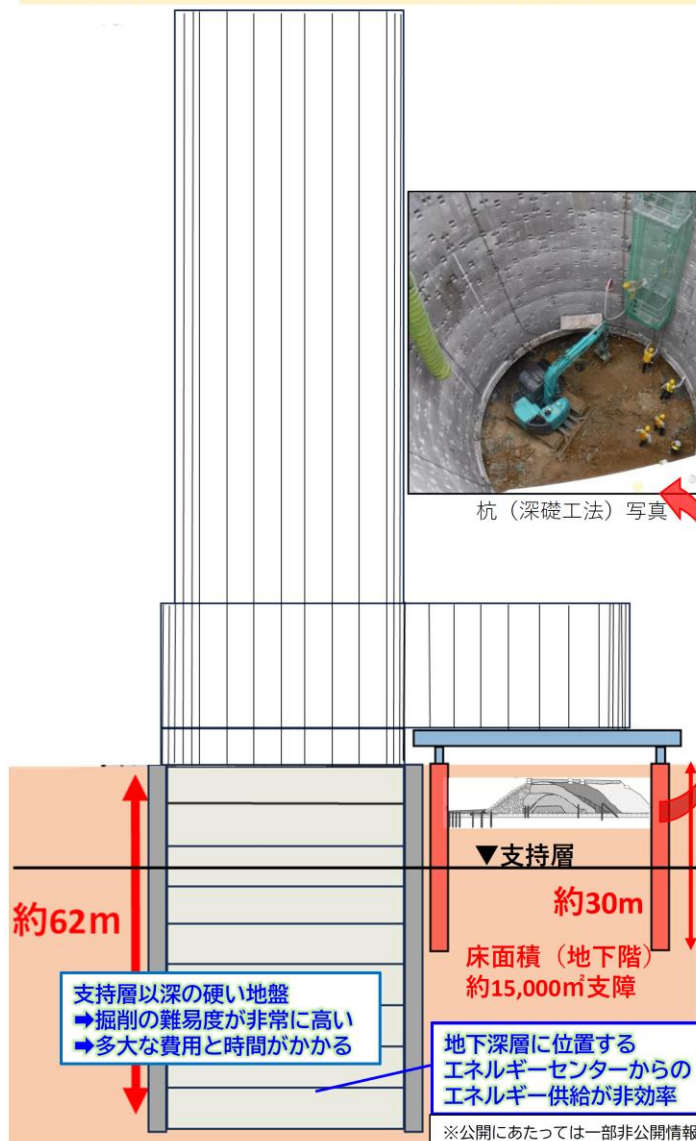
5街区における計画見直しを含めた現地保存の検討(B案その① 断面図)

【別紙6-5】

B案：
築堤を跨いで、上部に建築物を構築する



杭（深礎工法）写真



■主な課題

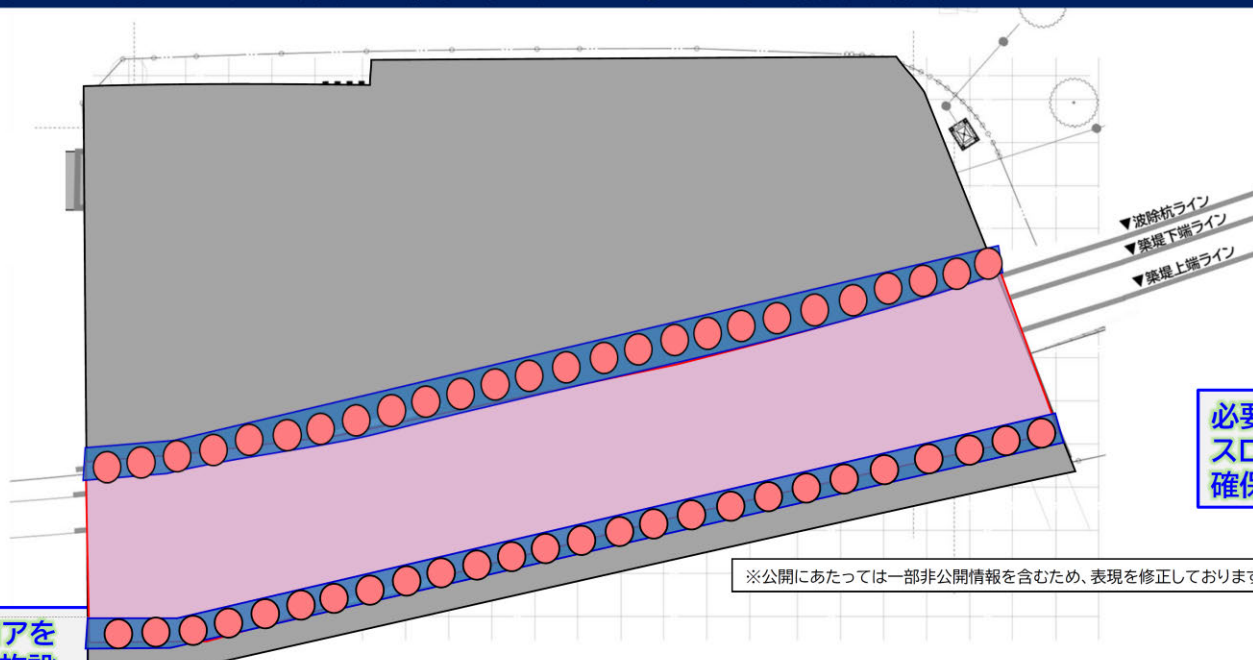
- ・築堤の劣化：設計水位（地下水位）以深の大口径杭や地中梁（フーチング）施工のための薬液注入に伴う地下水の遮断に対する検討が必要
- ・構築物構築費用：数百億円規模を想定
- ・建物収益床の減：築堤上部の1階設置不可（▲3,000㎡）

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

【別紙6-6】

5街区 地下1階平面図

(参考)B案立面図
築堤を跨いで現地保存



建物内の上下フロアを
つなぐエネルギー施設
が設置不可

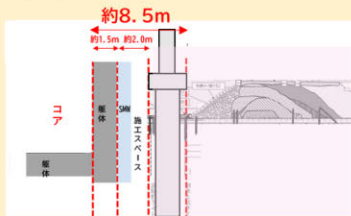
必要な車路スロープの
確保が不可

車寄せが設置不可

機械式駐車場が設置不可

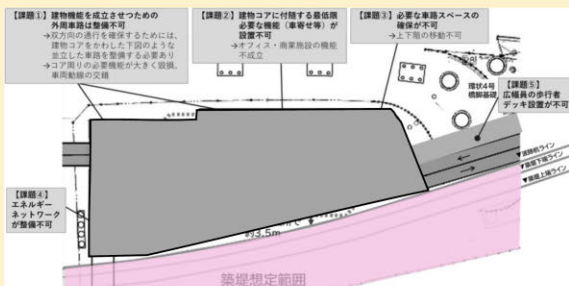
車路が設置不可

- 建物の基本機能確保不可
- ・中高層棟設置に不可欠な建物コア
- ・建物コアと一体の車寄せ
- ・車路スロープ



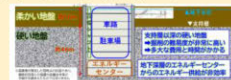
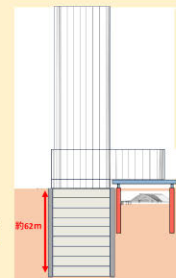
(参考)コア設置に必要な施工寸法

- 1～6街区・品川駅の車路ネットワークの確保不可



※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

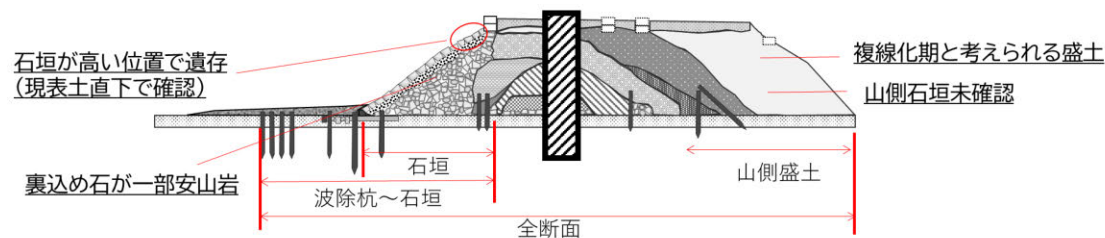
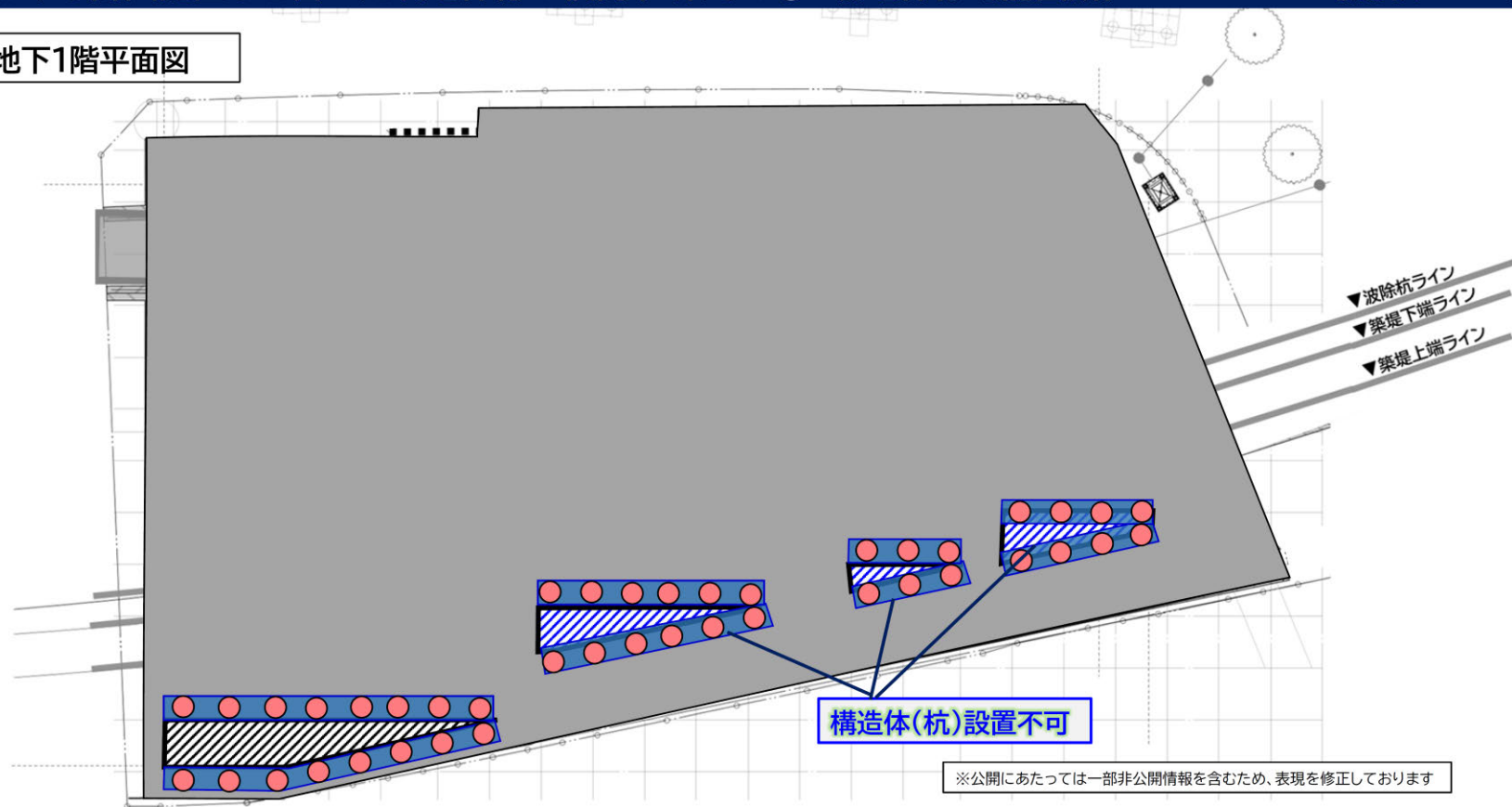
- 必要な機能・スペースを確保するための大規模掘削
- ・機械式駐車場設置不可
- 地下9階までに代替駐車場等を確保
- ・支持層以下での特殊な構造・施工（約1,000億円規模の工事費増加と想定）
- ・エネルギー施設が地下深層（地下8・9階）での設置となる
- エネルギー供給が非効率



5街区における計画見直しを含めた現地保存の検討(B案その③ 現地保存可能箇所)

【別紙6－7】

5街区地下1階平面図



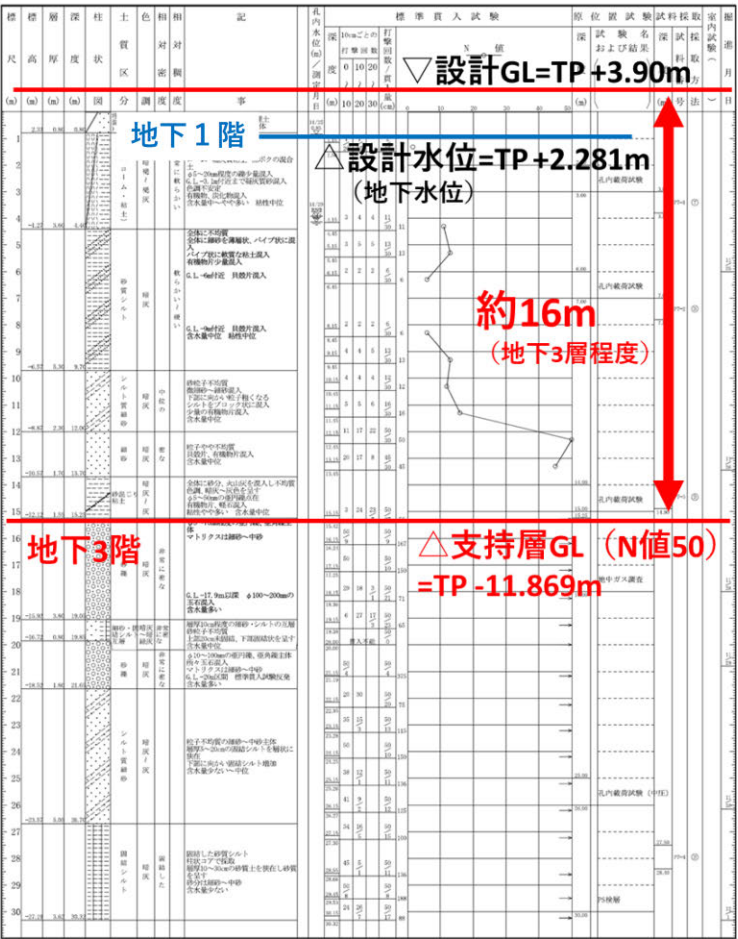
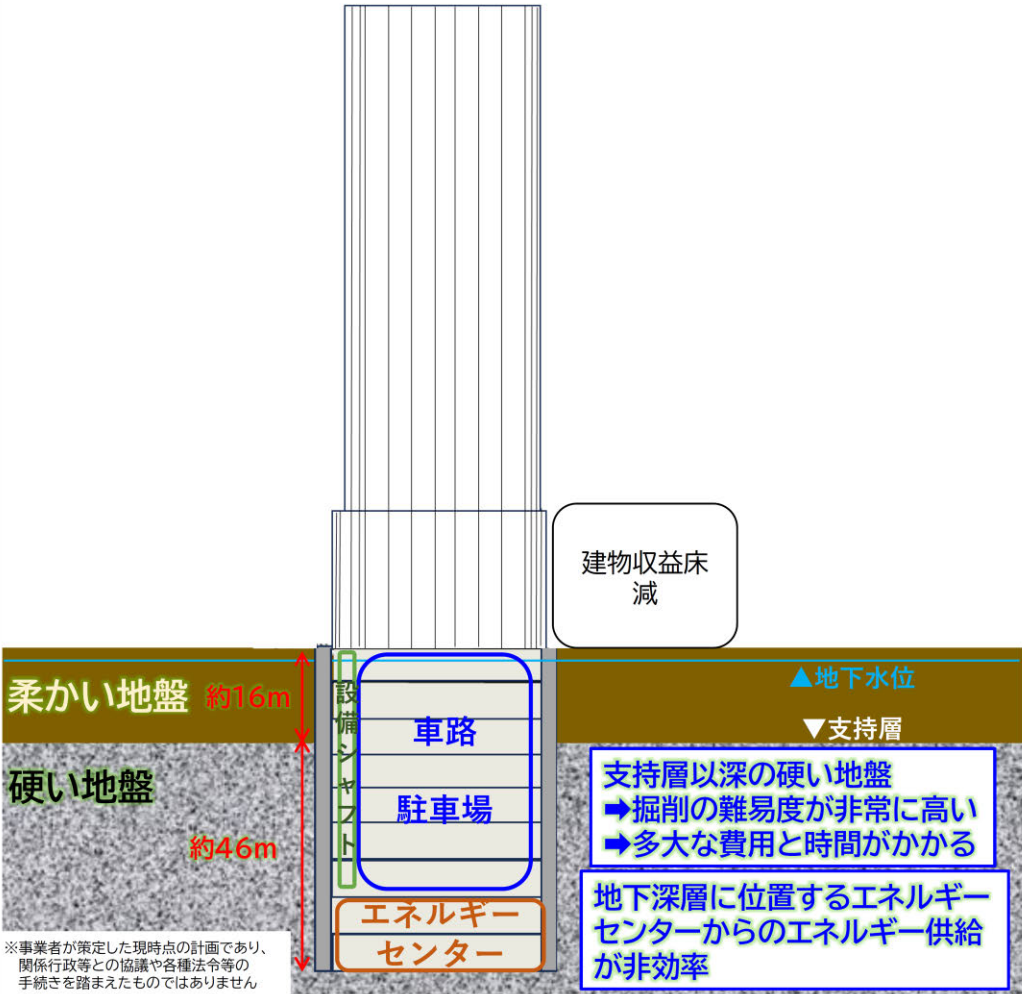
の箇所(山側の一部)については、現地保存の可能性あり

ただし、跨ぐ構造とする際、建物の成立性等、多くの課題があるため、設計等詳細検討が必要

5街区における計画見直しを含めた現地保存の検討（C案その①断面図） 【別紙6－8】

5街区は築堤を避けた場合、必要駐車場台数を確保するために大深度地下まで利用が必要

※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております



5街区付近地質柱状図

- 主な課題
- ・建物収益床の減: 築堤上部の1～5階設置不可 (▲16,000㎡)

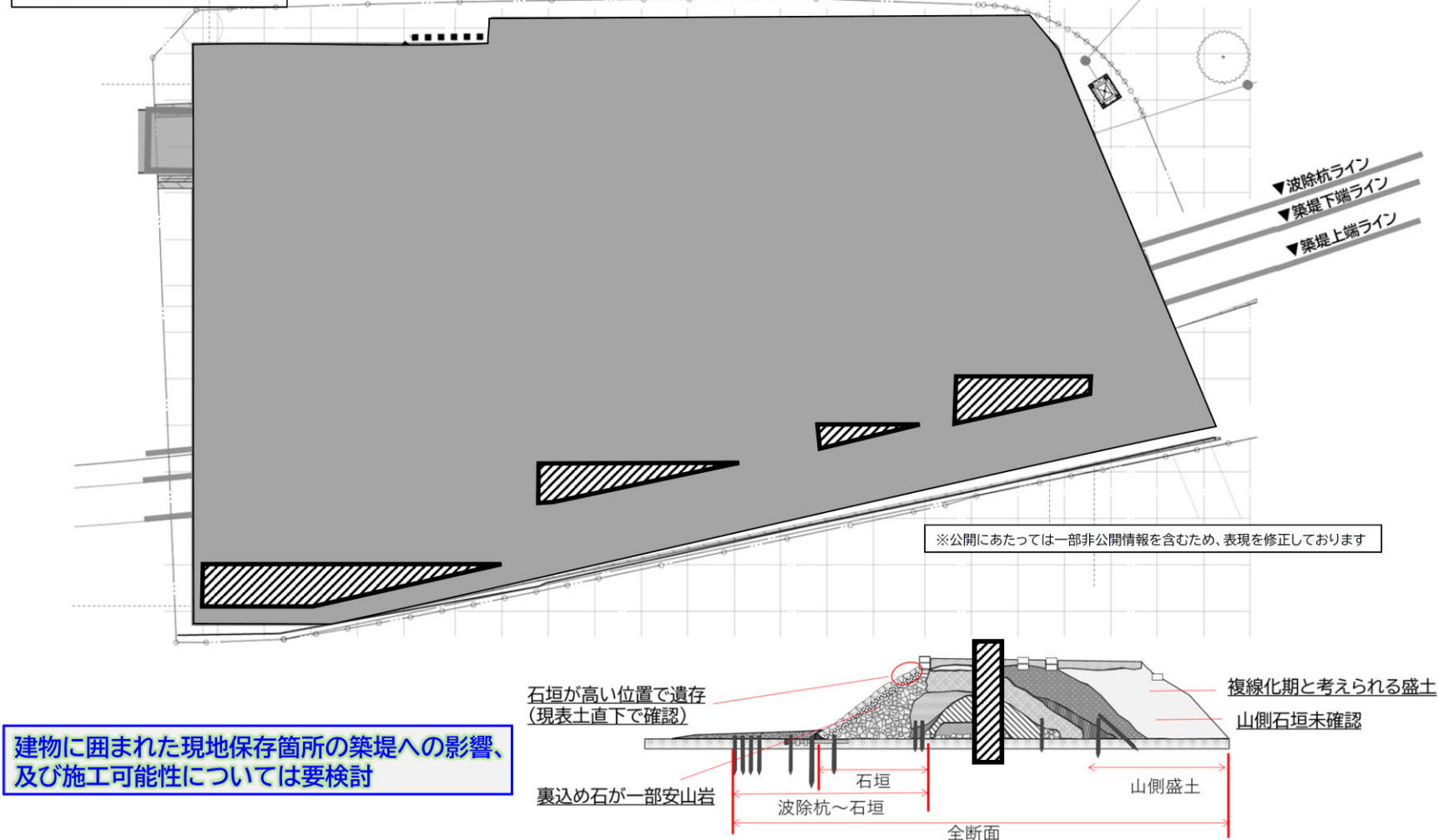
【別紙6-9】

23

5街区における計画見直しを含めた現地保存の検討(C案その③ 現地保存可能箇所)

【別紙6-10】

5街区地下1階平面図



の箇所(山側の一部)については、現地保存の可能性あり

ただし、建物の成立性等、多くの課題があるため、設計等詳細検討が必要

6街区における計画見直しを含めた現地保存の検討(地下1階平面図)

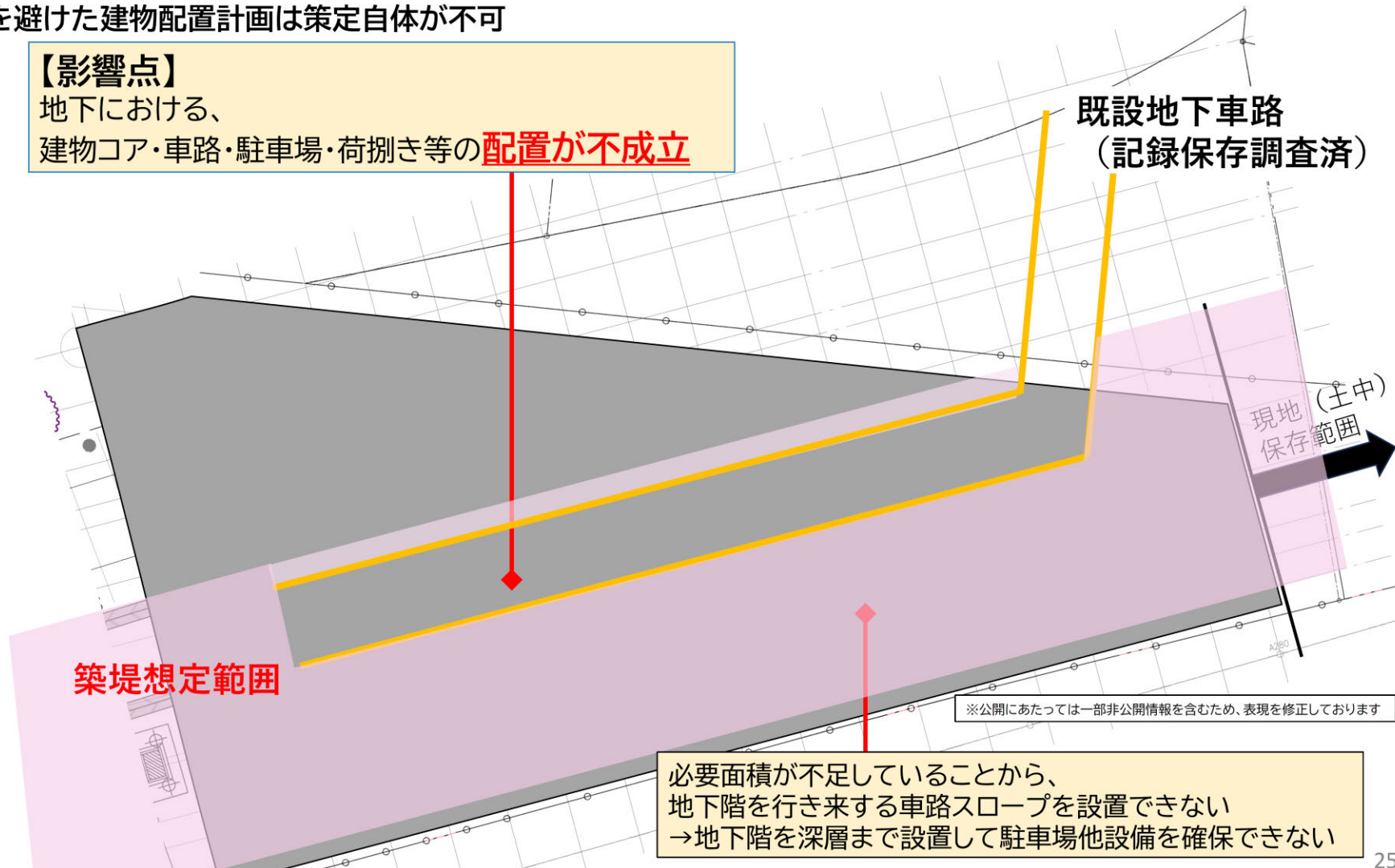
【別紙6-11】

6街区地下1階平面図

建物と重複する高輪築堤面積が全体の大部分を占めるため、事業採算性の成立を前提とすると、高輪築堤部分を避けた建物配置計画は策定自体が不可

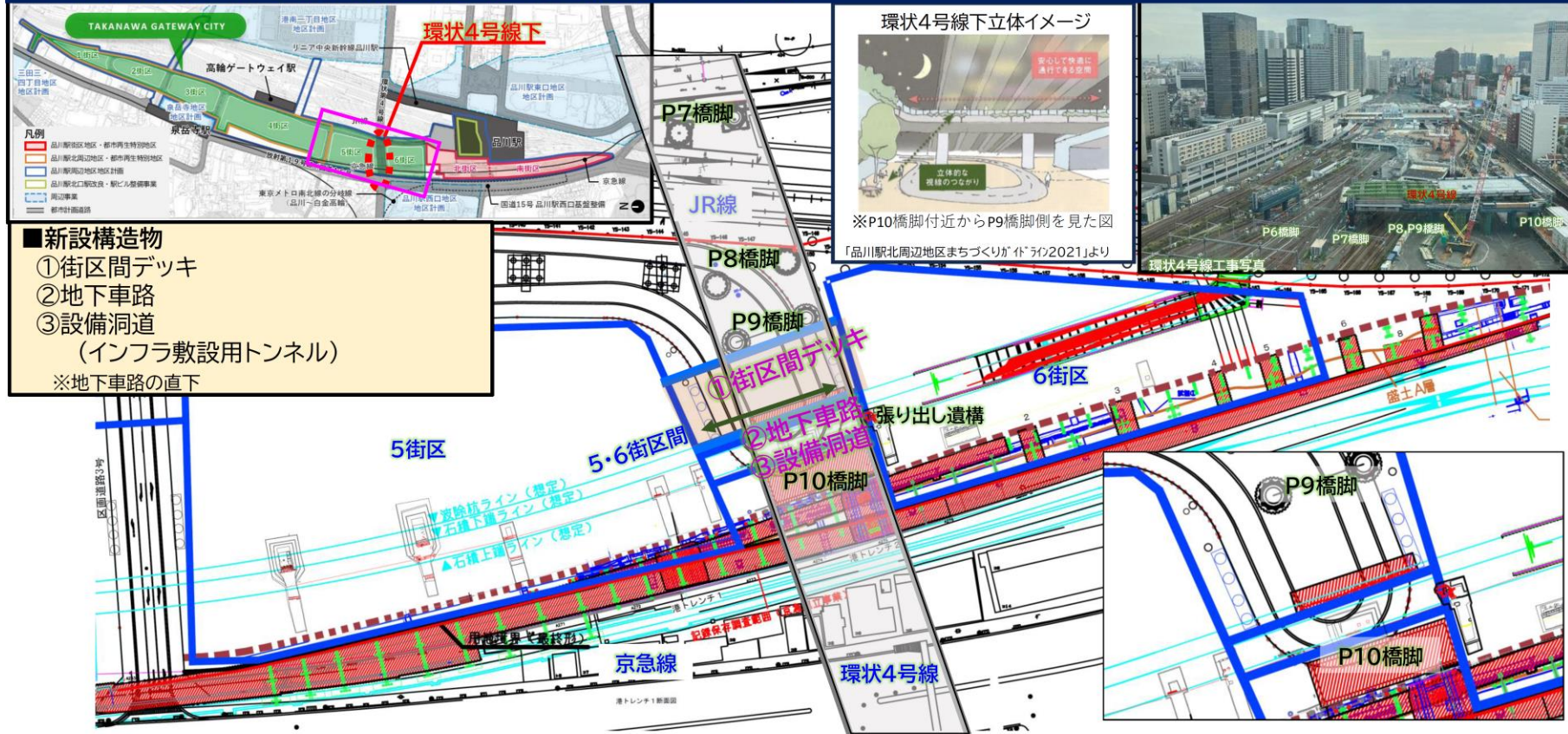
【影響点】

地下における、
建物コア・車路・駐車場・荷捌き等の**配置が不成立**



5・6街区間における計画見直しを含めた現地保存の検討

【別紙6-12】



①街区間デッキ

- ・上位計画に示されている歩行者ネットワーク
- ・通行機能と広場機能を確保
- ・5～6街区間デッキの全長は約40m
※3～4街区間の約24mより長大プラン
※中間橋脚は設置しない



②地下車路

- ・港区低炭素まちづくり計画に基づく集約駐車場施設
- ・一般車両(B1階)、物流車両(B2階)の二層構造
- ・一般車両は2～6街区間、
物流車両は2～品川駅地下物流スペース間を接続

③設備洞道(インフラ敷設用トンネル)

- ・脱炭素社会実現に向けたI&Lギ-マネジメントの構築
- ・地下車路直下に設置

■環状4号線下の特徴

- ・上空を環状4号線が通過→高さに制約
- ・線路(JR・京急)に挟まれているのに加え、
環状4号線の柱・基礎が複数あることから狭隘

5・6街区間における計画見直しを含めた現地保存の検討

【別紙6-13】

■現地の特徴及び課題：

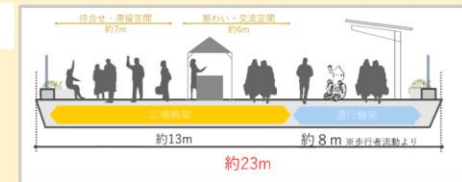
①デッキや地下車路等の計画の前提

- ・3・4街区間と同様の規模・機能を確認
- ・デッキについては、3・4街区間と同様の機能を確保する場合は幅員26mとなるが、構造条件を加味し幅員23mで必要な機能を確保（今後協議）
- ・環4から地上への縦動線の有効幅員3mを、P9橋脚西側で2027年度に先行確保（都市計画決定済）

5・6街区間デッキ

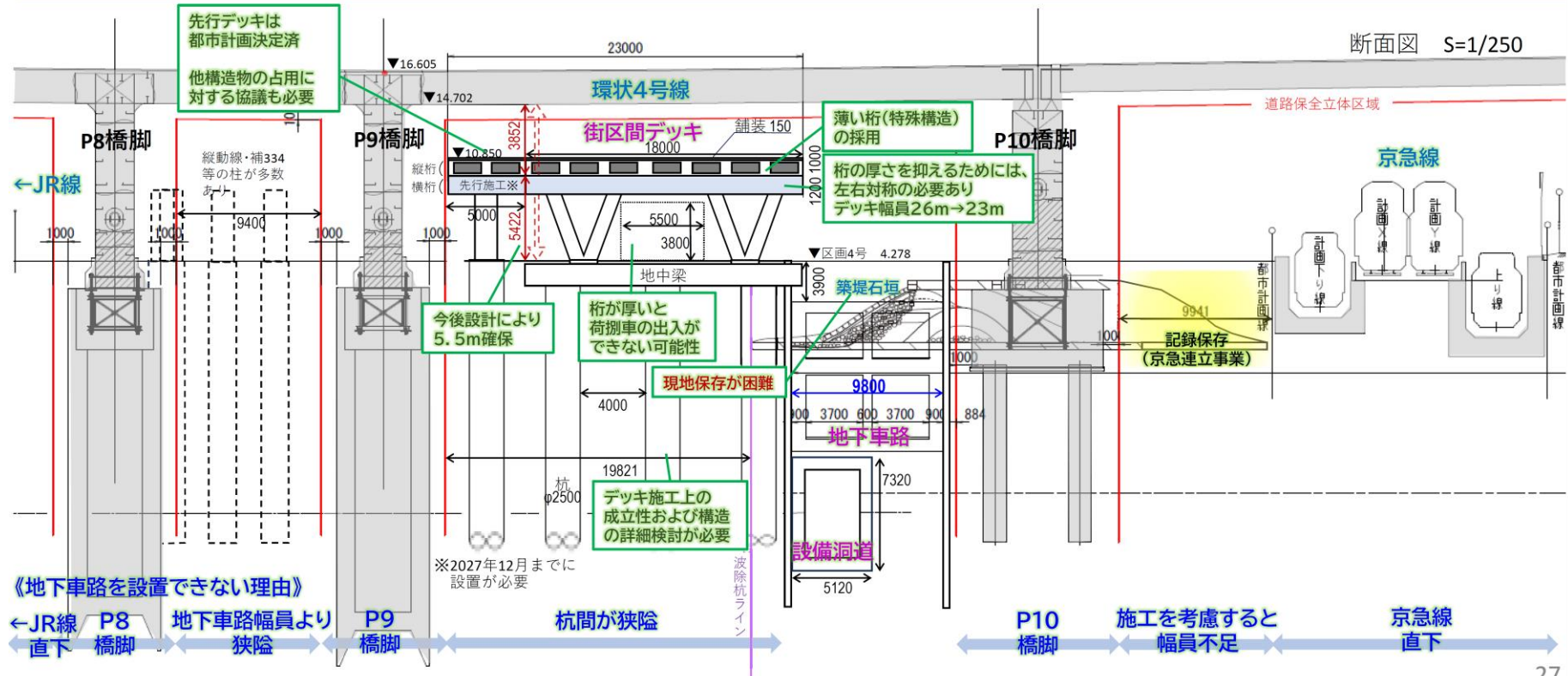


【参考】3・4街区間デッキ
（※都市計画提案協議資料より）



②高さ方向や構造的な制約条件

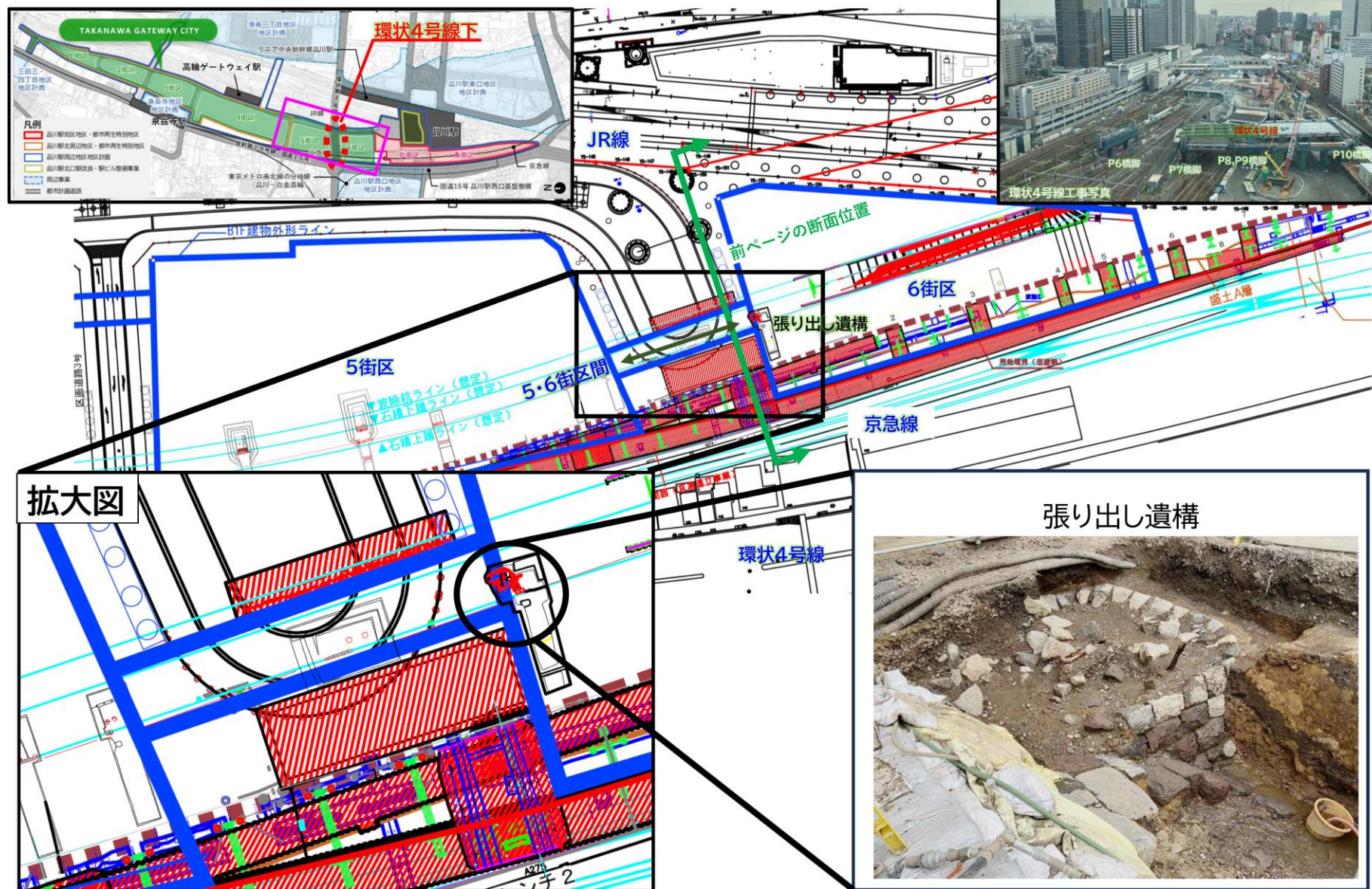
- ・環状4号線はTP16.605、デッキはTP10.850、地上（区画道路4号）TP4.278、道路空頭5.5m（港区の過去指導による）
- ・デッキの縦桁の特殊構造採用（※3～4街区間デッキはスパン24mで厚さ1.8m→5～6街区間デッキはスパン40mで厚さ1.0m）
- ・デッキの横桁の厚さを抑えるためには、左右対称とする必要がある



5・6街区間における計画見直しを含めた現地保存の検討

【別紙6-14】

地下車路及び建物の位置との関係性から、張り出し遺構の現地保存は不可



第56回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料公開後に開示予定

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

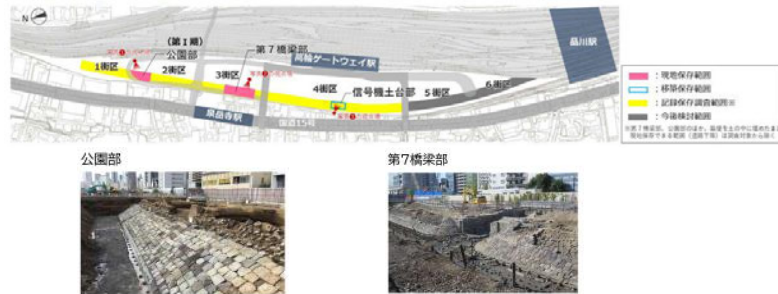


観点:高輪築堤の継承のあり方

① 保存の考え方

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

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



② 移築の考え方

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

③ 高輪築堤の継承のあり方

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



観点:これまでと今後の取組み

【これまでの取組みについてのご評価】

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

【今後の取組みに活かしていくべきこと】

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

これまでの主な意見(第⑥回〜第⑫回)

観点	まちづくりのあり方 (「品川」というまちの特性と使命)	高輪築堤の価値のあり方 (文化財としての位置づけ)	高輪築堤の継承のあり方 (文化財の保存・公開方法)	これまでと今後の取組み (活かしていくべきこと)
	【品川というまちの特性】 - 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) - 今後は東京駅よりも品川駅が、日本の玄関口としての重要性を増していくのではないかと。(⑥) 【品川のまちの使命】 - 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) - 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) - 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) - 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) (参考) 【国家戦略特別区域の定義】 - 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） 【都市再生緊急整備地域の定義】 - 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】 (国指定史跡としての本質的価値) ↓ - 史跡の本質的価値は世界遺産でいうOUV（Outstanding Universal Value）にあたり、非常に重要である。保存活用計画とこの会議での議論内容は概ね整合しており、引き続き連動していけると良い。(⑩) - 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) - 指定地だけでなく幅広く捉えて、価値も含めていることが、この保存活用計画の中心的内容である。(⑩) ○日本近代化における重要な鉄道建設 - 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) - 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) 「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) - 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) - 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) ○新橋・横浜間以降、我が国鉄道網整備の基礎となった路線 - 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) 「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】 - 基本的に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) ・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) ・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) ・信号機土台部の移築については、近い場所に移築する場合、同じ場所に保存するよりは下がるもの、価値はある。(⑩) ・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) ・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) ・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、柔軟に取扱ってもらいたい。記録保存だとドキュメントがあればよく、モノが残らないケースもあり、制度的にも、移築を積極的に捉えることが文化財保護と活用の観点から良いことだと考える。(⑪) ・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一つの方法である。(⑩) (参考) 高輪築堤の保存の方針 - 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) ・3街区の第7橋梁部(約80m分)及び2街区の公園部(約40m分)の2箇所について現地保存、4街区の信号機土台部を含む約30mは移築保存をしっかりと行っている。(⑨) ↓ 【継承の考え方】 ・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) ・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) ・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) ・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) ・ハード(モノ)だけの保存では、限られた人だけにしかアピールできないのではないかと。ソフトとして、鉄道遺産の記憶なども含めて価値を表現できる空間を作っていけると良いと思う。(⑦)	【これまでの取組み】 ・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) ・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) ・「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) ・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)

⑥⇒ 第6回会議・2023年6月20日

⑦⇒ 第7回会議・2023年8月22日

⑧⇒ 第8回会議・2023年10月23日

⑨⇒ 第9回会議・2023年12月25日

⑩⇒ 第10回会議・2024年3月12日

⑪⇒ 第11回会議・2024年6月10日

⑫⇒ 第12回会議・2024年9月30日

観点

まちづくりのあり方
(「品川」というまちの特性と使命)

高輪築堤の価値のあり方
(文化財としての位置づけ)

高輪築堤の継承のあり方
(文化財の保存・公開方法)

これまでと今後の取組み
(活かしていくべきこと)

これまでの主な「意見」(第⑥回～第⑫回)

- 【品川のまちと高輪築堤の関係性】
- ・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)
 - ・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)
 - ・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)
 - ・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)
 - ・「まちづくりと文化財のあり方」というテーマは、「**文化財の**
保存を十分に踏まえたうえでまちづくりのあり方」という
方が相応しいのではないか。(⑧)
 - ・**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)
 - ・単にJR東日本のプロジェクトというだけでなく、**日本に**
とってこの地区の開発が非常に大きな公益性を持っている。
文化財保護も公益目的で考えるべきであり、都市の開発も
一企業の利益よりも社会の利益をどう考えるかという観点
で考える必要がある。(⑩)
 - ・人が多く流れ界限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)
 - ・**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)
 - ・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
○鉄道技術向上の基礎となった新橋・横浜間建設
○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
○明治初期の土木技術を示す重要な遺構
- ・高輪築堤を含めた29kmの鉄道は**イギリスの技術と日本の技術**によって作ら
れている点、**イギリス人技術者が日本の技術者を育成した点**を十分に調査し、
説明・展示等ができるとう良い。(⑥)
 - ・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)
 - ・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)
 - ・鉄道の歴史からすると、築堤という構造物に限定せず、例えばダイヤを作
成する技術からソフトまで、**鉄道の仕組み全てを含めて語る**とう良い。(⑥)
- 海上に鉄道を走らせるために建設された鉄道敷
- ・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)
 - ・築堤開業当時の雰囲気や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)
- 水運と陸運の結節点に建設された築堤の橋梁
- ・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)
- 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
- ・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)
 - ・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)

※「保存活用計画書」に記載の無い観点

- ・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)

- 【様々な継承方法】
- ・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)
 - ・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)
 - ・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、現場で**
も対応できる工夫をしてほしい。(⑨)
 - ・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)
 - ・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)
 - ・日本初の鉄道に**軌轍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)
 - ・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)
 - ・築堤開業当時の雰囲気や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
るのではないかと。**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)
 - ・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)
 - ・訪れた人に「**なるほど、このような表現もできるのね**」と感じてもらえ
ることが、この場所をリスペクトすることになる。そのようなデザインは
様々な方々に評価されるだろう。(⑧)
 - ・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)
 - ・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)
 - ・来場者が**石の使われ方を見て、当時の石垣**と思っただけなのが重
要。(⑨)
 - ・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)
 - ・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**を施
するなど、上手く活用していけると良い。(⑩)
 - ・**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)

- 【今後の取組み】
- ・高輪では、ここが**日本の近代化の出発点**であることを明示し、**新橋～横浜間における歴史**
の全体像を説明・展示する方が、一般の方々の理解を得られるのではないかと。(⑥⑦⑨)
 - ・**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)
 - ・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)
 - ・誰も**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**足跡を大切に**する仕掛け
づくりも大切。(⑦)
 - ・東京都や港区と相談し、発掘調査の進捗を
報告したい。(⑧)
 - ・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)
 - ・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)
 - ・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
異なっていて「**築堤があること**」を踏まえた基本計
画ができるのではないかと。(⑨)
 - ・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)
 - ・物語のスタートに築堤があったというこ
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)
 - ・「**これからの日本の成長を牽引する**」にあたり、**匠官学**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)

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

観点	まちづくりのあり方 (「品川」というまちの特性と使命)	高輪築堤の価値のあり方 (文化財としての位置づけ)	高輪築堤の継承のあり方 (文化財の保存・公開方法)	これまでと今後の取組み (活かしていくべきこと)
主なご意見(第15回)	・国際的な開発計画が部分的にはかなり進んでおり、都市計画決定もされている。これを前提に進行しているものも多く、変更は困難であろう。計画に配慮して、現実的に現地保存ができるかどうかを考えざるを得ない。残すにしても、巨額の費用が発生するのであれば、事業者としては受け入れ難い。「高輪築堤調査・保存等検討委員会」の文書にも「出発点」と記しており、決して「終着点」ではない。プロジェクトの実現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) ・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)	文部科学大臣が国の史跡として指定しているので、文化的価値は既にあるものと考え。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) ・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) ・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るのであれば協議を行っていただく手順もあり得る。(15) ・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) ・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) ・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)	・1～4街区では開発が決まった後で築堤が見つかった。5・6街区は計画が詳細には明らかになっておらず、1～4街区に比べて検討する時間や余地があるのではないかと、という認識である。現実として、これまでの整理内容で良かったものと考えている。(15) ・代表的な部分として、第7橋梁部を残してもらいたい大変ありがたい。一方、1～4街区の現地保存箇所では海上築堤らしい連続性をあまり感じられない。(15) ・「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ください。(15) →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) ・「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) ・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) ・「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で、開発と保存のせめぎあいの部分を議論するのは難しいのではないかと。最終的に開発と保存の落としどころは行政と事業者の話し合いになり、それを見ていくのはどこか。この検討会議か。「高輪築堤調査・保存等検討委員会」に押し付けるのは少し違うだろうと思う。(15) ・高輪築堤をどれだけ残せるか、そのためにどのようなことができるか、について良く整理された資料である。これをもとに「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で議論されると思うが、高輪築堤の保存に関する事務局の検討は、個人的にはこのくらいの対応になるのが自然な整理ではないかと受け止めた。(15)	・地下の見えない空間に残すよりも、4街区のように物としては失われていても、同じような場所に同じような価値を感じられるように工夫されたデザインは来場者には意味のある設えである。物理的に残した部分と、記録保存をしたとしても空間として尊重しデザインした部分も、いずれも努力した結果であり、来訪者にとって築堤の手がかりを想起させるため重要である。それが5・6街区にもできていければ、来訪者にとっては空間に築堤の手がかりを想起できることになり、とても重要なことである。(15) ・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)

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 (今後の議論に向けて)

1. 「高輪築堤の価値のあり方」について

- 確認調査による5・6街区の遺構の残存状況等【別紙1】
- これまでの高輪築堤関連各会議体における、文化財の評価と保存方針について【別紙2】

2. 「これまでと今後の取組み」について

- 「これまでと今後の取組み」について【別紙2、別紙3】
 - ・建物計画の大幅な変更による第7橋梁部約 80mの現地保存(国史跡)
 - ・4街区信号機土台部約30mの移築保存
 - ・「高輪築堤跡の調査の方針について」に基づいた詳細かつ慎重な記録保存調査
 - ・残存状況が良好である2街区公園部約 40mの現地保存(国史跡)
 - ・開発計画や道路計画の変更を含む現地(土中)保存(約 400m ※一部想定箇所含む)

➡ 1～6街区全体(約 1.6km)のうち、約 1/3 の範囲を現地保存(土中保存含む)※

※一部想定箇所含む

- ・史跡の保存・活用による高輪築堤跡の意義を実感していただける取組み（現地公開）
- ・前項に必要な構造安定性の検討、適切な保存対策及び継続的な維持管理の実施
- ・築堤石を活用したランドスケープや建物修景等による歴史を感じられる空間の整備
- ・文献調査や記録保存調査等による知見を踏まえた、高輪築堤等の理解を深める展示・情報発信施設等の整備
- ・先端技術を活用し、日本初の鉄道が走った当時の風景を感じられる AR プログラム
- ・次世代に継承する取組みの一環としての新橋～横浜間29キロ史の編纂
- ・遺構への車両荷重影響を低減させる観点等で、第7橋梁部と重複する区画道路2号の計画を「歩行者専用道」に見直し

3.「まちづくりのあり方」について

○現時点における JR の開発計画(2つの会議体での検討に着手、行政手続は今後)【別紙4】

- ・『国際交流拠点・品川』の核を成す事業として、鉄道改良事業(車両基地再編:JR東日本、リニア中央新幹線整備:JR東海等)、基盤整備事業(土地区画整理事業:UR都市機構、環状4号線延伸:東京都等)と一体的に推進

- ・広域交通拠点の品川駅に至近の立地において、「国際交流拠点・品川」の実現を目指し、未来に向けた「三本柱(人材叡智・医療・水素 GX)」を実装した計画※

※日本で初めて鉄道が走ったイノベーションの地としてのDNAを継承

- ・1～6街区・品川駅の全体のまちづくりのなかで高輪築堤を保存・継承

- ・1～6街区・品川駅、さらに周辺エリアにつながる歩行者、エネルギー、一般車両・物流等の一体的なネットワーク形成と5街区における水素・GX エネルギーセンターの配置、6街区南部では、品川駅に面した歩行者デッキを整備

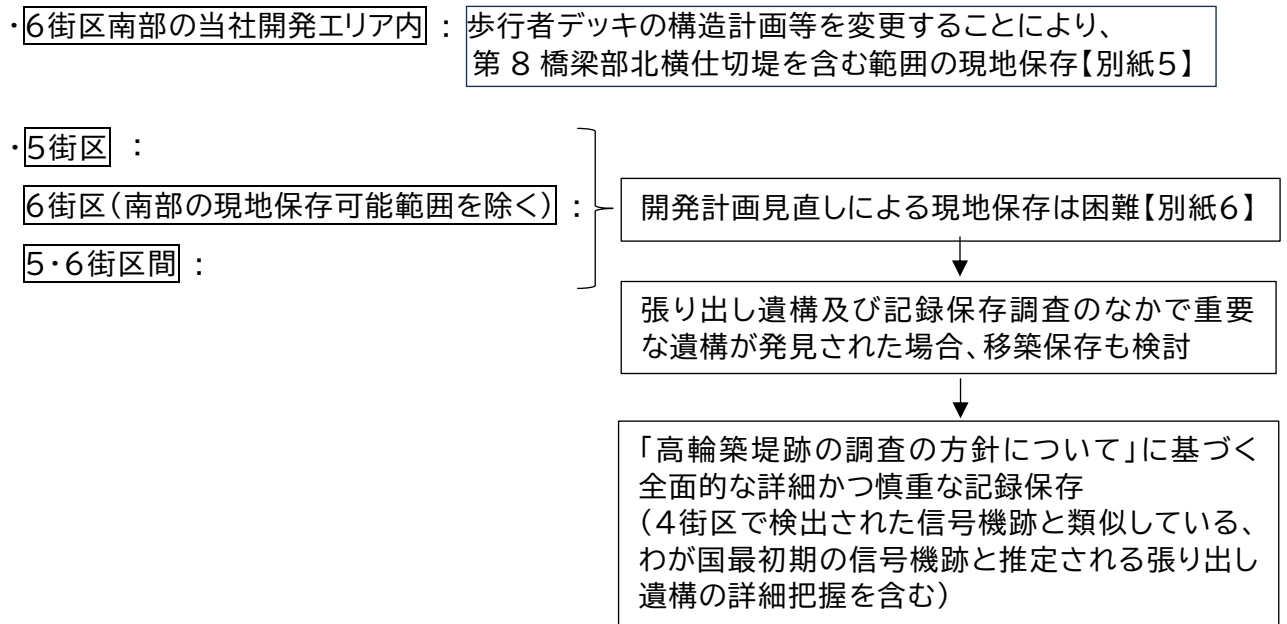
- ・5街区、6街区建物は、特に地下階において、鉄道や道路構造物等の近接に伴う計画・設計・施工上の制約が大きく、確認調査等で得られた高輪築堤の残存状況等との関係性も踏まえながら、建物やネットワークを成立させるための必要機能・スペースを最低限で確保

- ・5・6街区間では、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

4.「高輪築堤の継承のあり方」について

- ・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
- ・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

○5・6街区におけ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等



○1～6街区全体での継承のあり方※

「典型的なもの」

- ・残存状況が良好である一般築堤部の2街区公園部約 40mの現地保存（国史跡）
- ・開発計画や道路計画の変更を含む現地（土中）保存（約 400m：一部想定箇所含む）
- ・「高輪築堤跡の調査の方針について」に基づいた詳細かつ慎重な記録保存調査

「特徴的なもの」

- ・建物計画の大幅な変更による第7橋梁部約 80mの現地保存（国史跡）
- ・4街区信号機土台部約30mの移築保存
- ・張り出し遺構、北横仕切堤

※「典型的なもの」、「特徴的なもの」については、今後、高輪築堤調査・保存等検討委員会
ならびに当会議での検討を踏まえ、整理を行う