資料編

１．高輪築堤跡等の保存・整備・活用等のあり方を検討する委員会等の概要

（１）高輪築堤調査・保存等検討委員会

（令和７年（2025）３月現在）

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
設置	令和２年（2020）９月
事務局	東日本旅客鉄道株式会社／京浜急行電鉄株式会社
有識者委員 （◎：委員長） （五十音順・敬称略）	・老川慶喜（立教大学 名誉教授） ・小野田滋（公益財団法人 鉄道総合技術研究所 アドバイザー） ・古関潤一（東京大学 名誉教授・ ライト工業株式会社 R&D センター テクニカルオフィサー） ◎谷川章雄（早稲田大学 名誉教授）
オブザーバー	・文化庁 ・東京都教育庁 ・東京都建設局 ・東京都交通局 ・港区教育委員会 ・港区　街づくり支援部 ・公益財団法人 東日本鉄道文化財団　鉄道博物館 ・ＪＲ東日本コンサルタンツ株式会社 ・独立行政法人 都市再生機構（事業者） ・京浜急行電鉄株式会社（事業者） ・東日本旅客鉄道株式会社（事業者）

（２）「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

（令和７年（2025）３月現在）

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及び意義ある保存・継承等のあり方を検討
設置	令和４年（2022）11 月
事務局	東日本旅客鉄道株式会社／京浜急行電鉄株式会社
有識者委員 （◎：座長） （五十音順・敬称略）	・稲葉信子（国際機関 ICCROM 事務局長特別アドバイザー） ・木曽功（元ユネスコ日本政府代表部特命全権大使） ・中井検裕（東京工業大学 名誉教授） ・西村幸夫（國學院大學 観光まちづくり学部 学部長） ・本保芳明（国連世界観光機関（UNWTO）駐日事務所 代表） ◎松浦晃一郎（第８代ユネスコ事務局長）

有識者 **オブザーバー** (五十音順・敬称略)	・老川慶喜（立教大学 名誉教授） ・小野田滋（公益財団法人 鉄道総合技術研究所 アドバイザー） ・古関潤一（東京大学 名誉教授・ ライト工業株式会社 R&D センター テクニカルオフィサー） ・谷川章雄（早稲田大学 名誉教授）
オブザーバー	・文化庁 ・東京都教育庁 ・東京都建設局 ・港区教育委員会 ・港区　街づくり支援部 ・公益財団法人 東日本鉄道文化財団　鉄道博物館 ・ＪＲ東日本コンサルタンツ株式会社 ・独立行政法人 都市再生機構（事業者） ・京浜急行電鉄株式会社（事業者） ・東日本旅客鉄道株式会社（事業者）

（３）高輪築堤跡整備基本計画策定委員会

①高輪築堤跡整備基本計画策定委員会

（令和７年（2025）３月現在）

目的	高輪築堤跡の整備基本計画策定や現状変更等の許可申請について検討
設置	令和５年（2023）８月
事務局	東日本旅客鉄道株式会社
有識者委員 **（◎：座長）** (五十音順・敬称略)	・内田まほろ（一般財団法人 JR 東日本文化創造財団 MoN Takanawa: The Museum of Narratives 開館準備室 室長） ・小野田滋（公益財団法人 鉄道総合技術研究所 アドバイザー） ・髙妻洋成（独立行政法人 国立文化財機構 文化財防災センター センター長 奈良文化財研究所 参与） ・古関潤一（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） ・鈴木淳（東京大学 教授） ◎中井検裕（東京工業大学 名誉教授） ・矢ケ崎紀子（東京女子大学 教授）
オブザーバー	・文化庁文化財第二課 ・文化庁文化資源活用課 ・東京都教育庁 ・港区教育委員会 ・港区　街づくり支援部 ・公益財団法人 東日本鉄道文化財団　鉄道博物館 ・一般財団法人 JR 東日本文化創造財団 ・品川駅北周辺地区市街地再開発準備組合 ・ＪＲ東日本コンサルタンツ株式会社 ・独立行政法人 都市再生機構（事業者） ・東日本旅客鉄道株式会社（事業者）

②ワーキンググループ

ア．第７橋梁再現検討ワーキンググループ

（令和７年（2025）３月現在）

目的	第７橋梁部の再現木橋・橋台部の整備に関する詳細設計について検討
事務局	東日本旅客鉄道株式会社
有識者 （五十音順・敬称略）	・小野田滋（公益財団法人 鉄道総合技術研究所 アドバイザー） ・古関潤一（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）
オブザーバー	・文化庁 ・東京都教育庁 ・港区教育委員会 ・独立行政法人 都市再生機構
事業者等	・東日本旅客鉄道株式会社 ・パシフィックコンサルタンツ株式会社

イ．高輪築堤跡のモニタリングに関するワーキンググループ

（令和７年（2025）３月現在）

目的	高輪築堤の本質的価値を構成する遺構の要素を将来にわたり確実に保存管理するために、整備前及び整備後の保存環境に対して保存に適した環境を維持するためのモニタリングのあり方について及び、保存に適した環境とするための整備時の対応内容について検討
事務局	東日本旅客鉄道株式会社
有識者 （五十音順・敬称略）	・髙妻洋成（独立行政法人 国立文化財機構 文化財防災センター センター長 奈良文化財研究所 参与）
オブザーバー	・ＪＲ東日本コンサルタンツ株式会社 ・東日本旅客鉄道株式会社
事業者等	・東日本旅客鉄道株式会社 ・応用地質株式会社 ・パシフィックコンサルタンツ株式会社

２．高輪築堤跡整備基本計画策定委員会における検討過程の概要

（１）信号機土台部の整備

１）信号機土台部の移築の決定経緯

信号機土台部の移築の決定内容については、高輪築堤調査・保存等検討委員会において移築内容が保存方針として整理され、合意されている。この内容に基づき保存・活用計画に移築の方針を示し、本整備基本計画において整備方針の検討を行った。

表資-2-1：高輪築堤調査・保存等検討委員会における協議の経緯

内容	議題回	議事概要より移築整備に向けた主な議論	保存方針	備考
移築保存範囲・対象	第 6 回 2021 年 4 月 14 日	・日本で最初の信号機跡であることが非常に重要であるとともに高輪築堤の鉄道らしい景観という要素がある ・380m 全て保存することが難しいことは理解しており一定の景観が維持できる可能な限りの長さを念頭に置く ・最低でも 30～40m ないとカーブの形状が残せない	**海側石垣移築 長さ 30m 築堤の姿再現 （山側石垣は存在しない可能性）**	不足分は他調査区記録保存石より補填
移築保存場所	第 7 回 2021 年 4 月 19 日	・信号機は品川駅に対する遠方信号機の役割 ・なるべくオリジナルに近いところでオリジナルの方向に合わせた場所に保存できるとよい	**原位置に近い 中央広場**	
移築保存方法	第 7 回 2021 年 4 月 19 日	・信号機を含む中央広場への移築は文化財的な価値を念頭に置いてほしい ・築堤の構造、断面について分かるように工夫してほしい	**波除杭：数本 裏込め石：数本 土：サンプル 胴木等：数本 十字基礎 剥ぎ取り**	展示室等で保存

２）保存活用計画における方針

保存活用計画における保存管理の方針としては、史跡指定地周辺の保存管理として「本質的価値に密接にかかわる要素（周辺地域）」として位置付け、保存管理の地区区分としては移築保存先区域として定めている。

活用の方針としては、史跡指定地周辺における活用、周辺のまちづくりと連携した活用として「信号機土台部の移築遺構の公開」として以下を定めている。

表資-2-2：保存活用計画における「整備」の方針

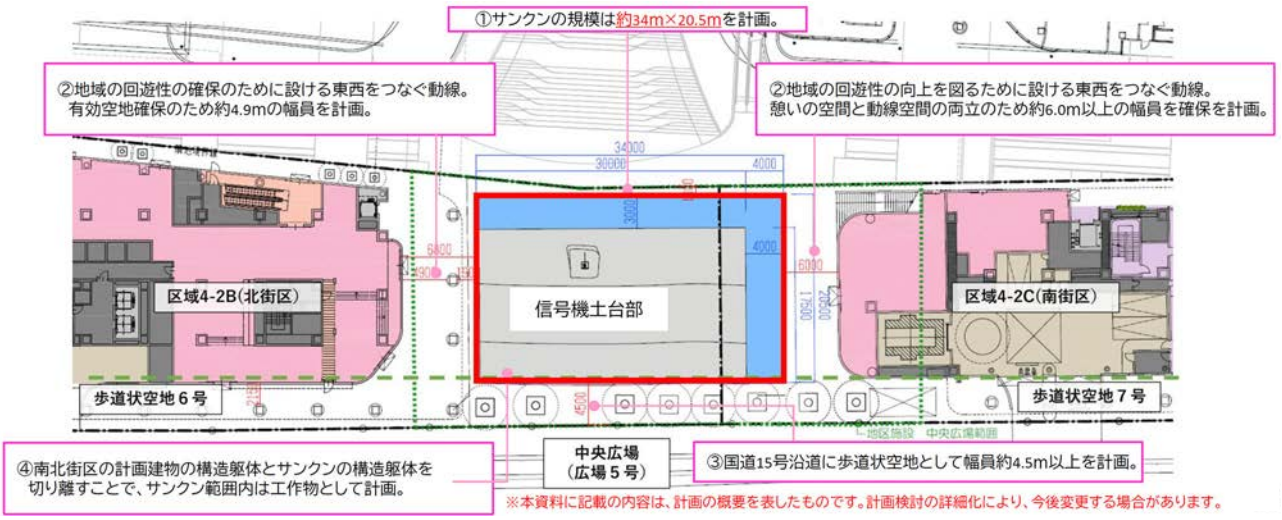
「整備」　移築遺構（信号機土台部）の整備
品川開発プロジェクトの４街区内から出土した信号機土台部は鉄道開業時の日本初の信号機の遺構であり、移築保存を行うにあたっては、街のシンボル及びガイダンス機能を有する場としての活用を行う。具体的な整備方法については今後検討を進める。 ① 信号機土台部の再現整備 信号機土台部の国道 15 号側の近隣広場への移築保存と合わせて、街のシンボルとして活用していくために、当時の線路敷や信号機の再現に必要な整備や定時に動く等の仕掛けを用いた展示等を検討する。 ② 案内・解説施設や展示施設の整備 高輪築堤、鉄道開業とその発展の歴史、及び地域の歴史等の情報提供を行うガイダンス機能を有する場として、移築遺構周辺に案内・解説板や展示施設を整備する。情報提供にあたってはデジタル技術等も活用し、地域住民をはじめ多くの方に興味を持ってもらえるような工夫を行う。

３）整備計画検討の前提条件

移築先となる中央広場は、品川開発プロジェクトの区域内に隣接する街区の再開発事業により創出される広場である。当該再開発事業は、１）の移築方針が決定したのちに品川開発プロジェクトと共に都市計画決定がなされている。都市計画の決定経緯より、この中央広場のまちづくりとしての計画的位置付け、及び都市計画決定時の説明内容を、移築整備の前提要件とする。

表資-2-3：中央広場を含む再開発事業の都市計画決定時説明内容の概要（移築整備検討の要件）

中央広場の計画的位置づけ	・高輪ゲートウェイ駅の玄関口、風の通り道としての「抜ける空間」 ・4-2 街区の緑被率を満たすオープンスペースとしての「緑豊かな開放空間」 ・高輪ゲートウェイ駅と中央広場を結ぶ「150 年の時をつなぐ景観軸」 ・高輪ゲートウェイ駅から国道 15 号西側歩道へつながる歩行者動線 ⇒　都市内のオープンスペース（象徴的広場空間）としての位置付け
中央広場・移築整備に関する都市計画決定時説明内容より定める移築整備検討の前提条件	①　中央広場として 1400 ㎡確保し、その内に信号機土台部の約 30m を整備する ②　国道 15 号歩道部から高輪ゲートウェイ駅舎を見通す視線（視界）を確保する（築堤頂部の最大高さを T.P.+5.4m とする） ③　事業計画上、移築に伴う 4-2 北街区・4-2 南街区の建築計画は原則変更しない ④　広場内に東西に抜ける歩行者動線空間としてそれぞれ以下の幅員以上を確保する 4-2 北街区側歩行者動線幅員：4.9m 4-2 南街区側歩行者動線幅員：6.0m 移築整備範囲は矩形（南北 34m×東西 20.5m）内に建築棟とは別構造の工作物として整備する ⑤　広場や築堤を見下ろす視点場を確保する ⑥　信号機土台部自体が広場機能を担う



図資-2-1：品川駅北周辺地区市街地再開発事業における中央広場の計画的位置付けと移築整備範囲

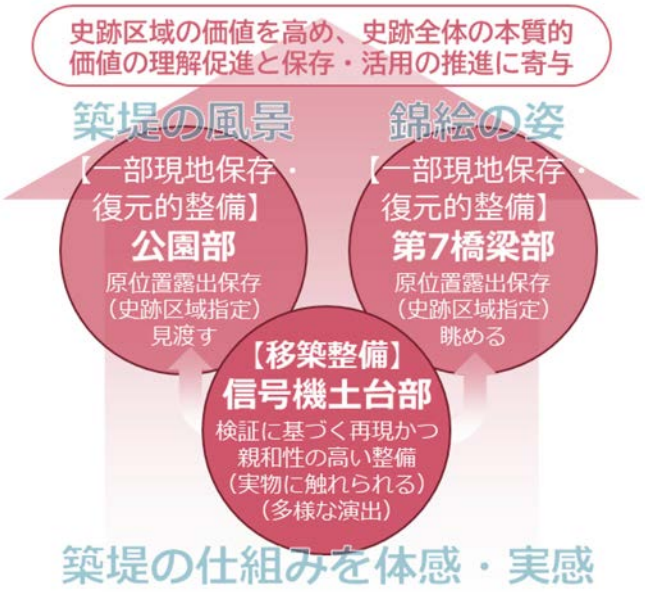
図資-2-2：品川駅北周辺地区市街地再開発事業における中央広場に確保する高輪ゲートウェイ駅への視線

４）移築整備の方向性

１）～３）より、信号機土台部における移築の方向性は以下の通りである。

・記録保存調査において現地より取り外して保管している信号機土台部の築石を使用することを前提とし、信号機土台部・高輪築堤の記録保存調査及び歴史資料調査により得られた知見を活かし、信号機土台部を多角的な検証を基に再現する歴史的背景を持つ構造物として整備を行う。

・史跡である公園部・第 7 橋梁部では保存のため露出等による展示が困難な構成要素の再現や効果的な解説・活用機能、実際に触れる、様々な角度から眺められる環境を持たせ、高輪築堤の持つ歴史、ストーリー、背景も含めた移築を行い、史跡全体の理解を深めるためのガイダンス機能を有する場として整備し、鉄道開業時の高輪築堤の姿を想像できるような移築とする。



図資-2-3：公園部・第 7 橋梁部・信号機土台部の整備の方向性

５）移築整備において再現する内容

移築整備において再現する内容の考え方、及び再現する要素を次に示す。

・復元的整備に準じる再現として、史跡指定時の取り決めである信号機土台部を含む延長 30ｍの範囲の築堤、及びその周囲（水域の構成物）を再現の対象とする。

・再現する築堤の時代区分は、史跡区域として復元的整備を行う公園部・第 7 橋梁部の再現内容と統一し、開業当初の 1872（明治 5）年、高輪築堤の単線期とする。

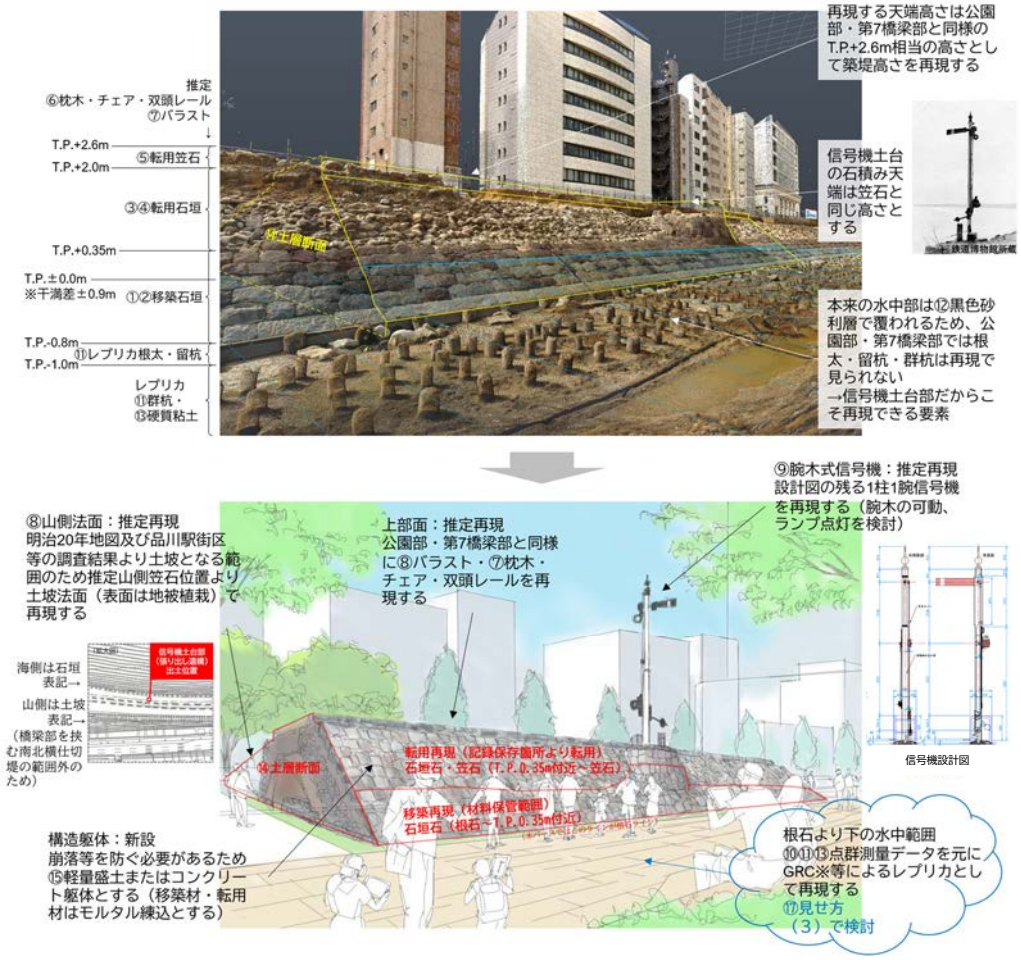
・再現する築堤の表層部分は、復元的整備を行う公園部・第 7 橋梁部と同様に移築用に保管されている石材の仕様、及びその他の記録保存箇所で保存している石材の転用とし、かつ信号機土台部であることが分かる推定再現（信号機や線路・バラスト等）とする。

・これらは移築先の現地において解説するとともに、実際に触れられる築堤として空間を構築し、それら全体でガイダンス機能の役割を果たす施設とする。

表資-2-4：移築整備において再現する要素

再現の種類	再現要素
移築再現要素 （信号機土台部範囲の保管材料）	①　海側石垣石（残存範囲） ②　信号機土台部石垣石（残存範囲）
転用再現要素 （その他範囲の記録保存保管材料）	③　海側石垣石（欠損範囲） ④　信号機土台部石垣石（欠損範囲）
推定再現要素 （本物材料）	⑤　海側・山側の笠石 ⑥　枕木・チェア・双頭レール ⑦　バラスト ⑧　山側法面（土坡）・植栽（芝草） ⑨　1 柱 1 腕信号機
レプリカ要素 （GRC 等）	⑩　根太・留杭 ⑪　群杭 ⑫　黒砂利（※） ⑬　水底（粘土・砂） ⑭　土層断面
その他 構造部材	⑮　軽量盛土・コンクリート ⑯　信号機用コンクリート基礎 ⑰　水面位置を示す透過床又は水 ⑱　各種解説板・案内板 ⑲　説明用投影設備・AR 等 ⑳　演出照明・音響・噴霧設備等

（※）水域において杭等の構成要素を展示する場合は範囲等を調整する

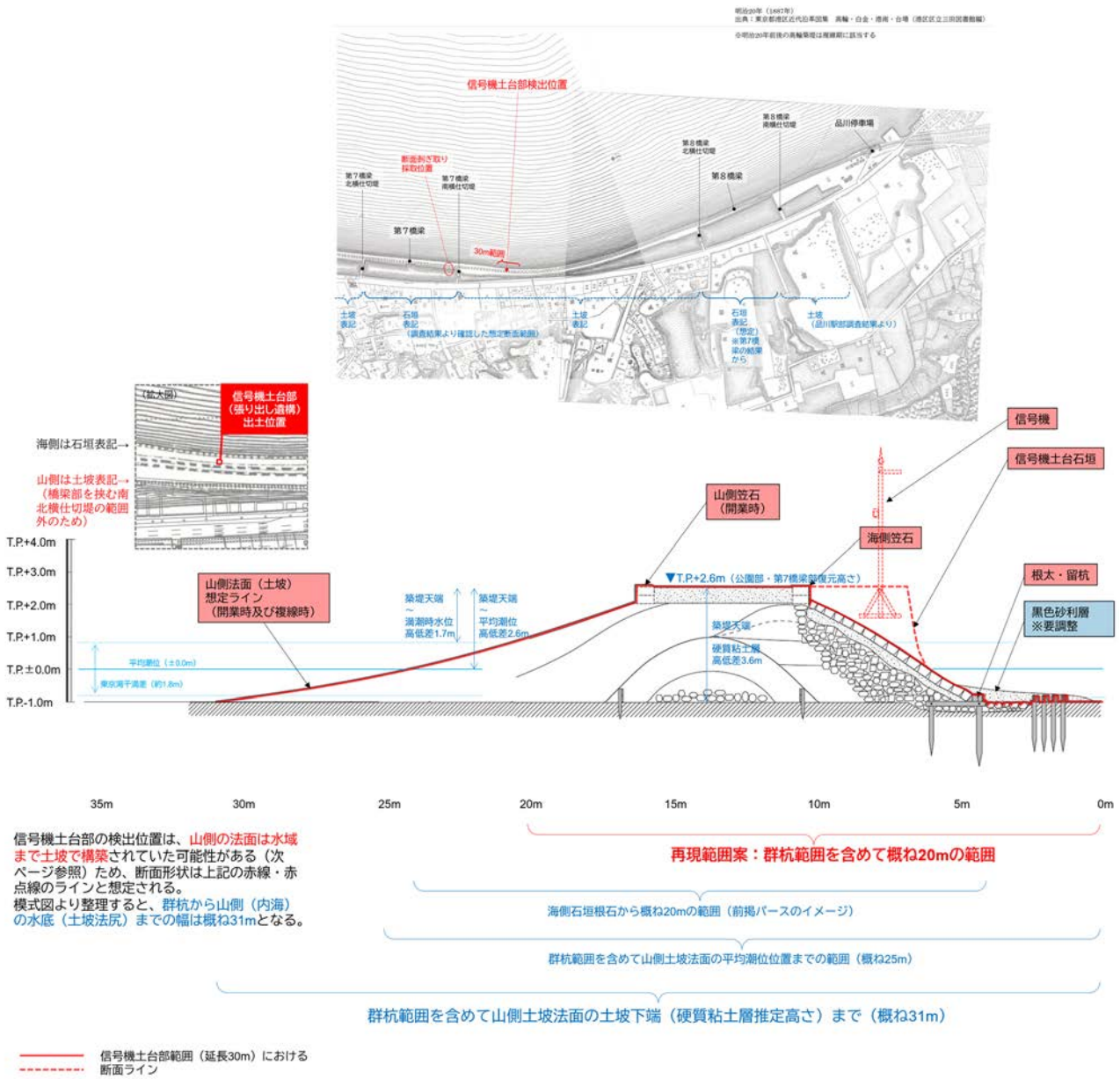


図資-2-4：移築整備において再現する要素（イメージ）

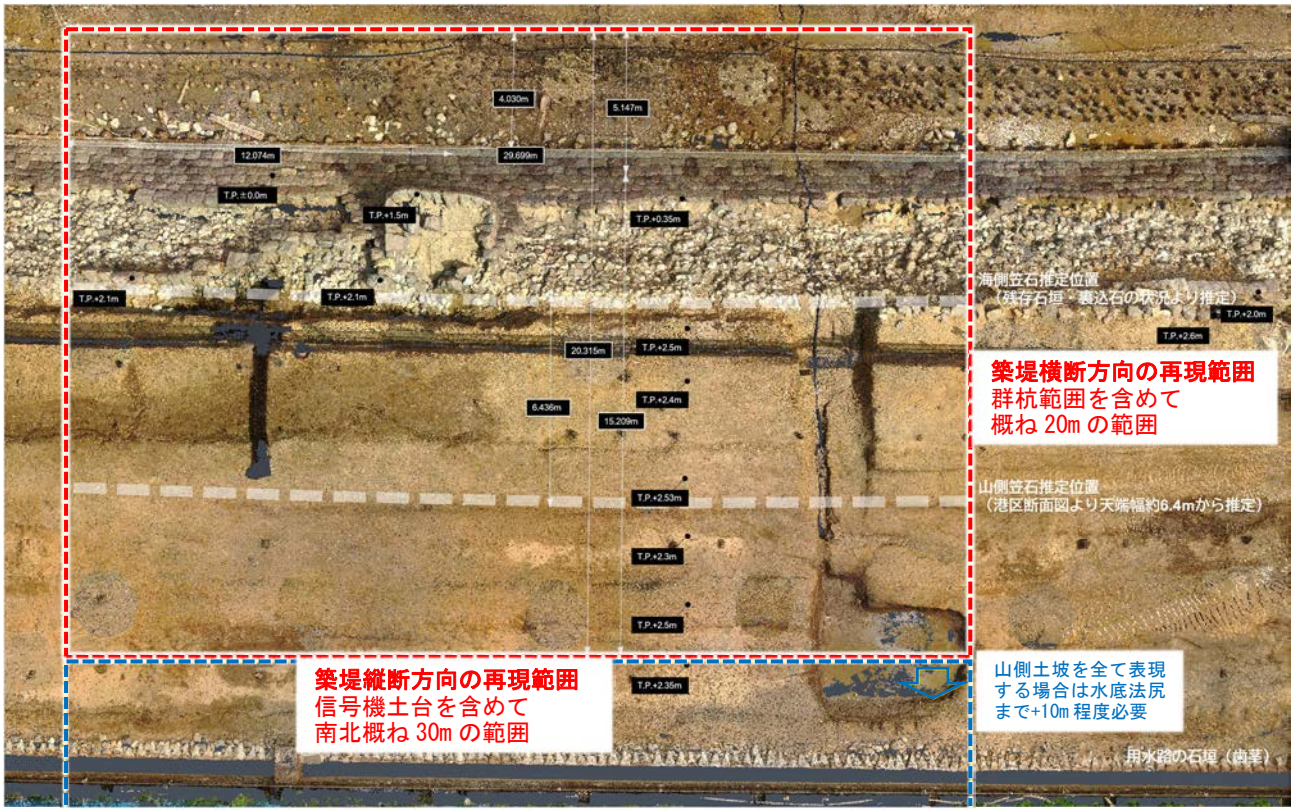
６）移築整備において再現する築堤の範囲

移築整備において再現する築堤の全体像の範囲について、断面・平面を以下に提示する。

・信号機土台部の出土位置と明治 20 年地形図の重ね図より山側は土坡であったと推定し、中央広場の設置範囲の限界（南北 34m×東西 20.5m）を考慮し、海側の群杭分布範囲から山側に向けて 20m の範囲（土坡の中腹）とする。
・断面範囲は、保存管理計画において推定された高輪築堤の断面模式図より開業当初（単線）の推定ラインを採用し、山側は土坡として設定する。
・平面範囲は、発掘当時に測量された点群測量データに基づいて設定する。
・詳細の再現範囲（位置）は、ガイダンス機能（解説空間・歩行者動線）の空間配置の整理を踏まえて決定する。



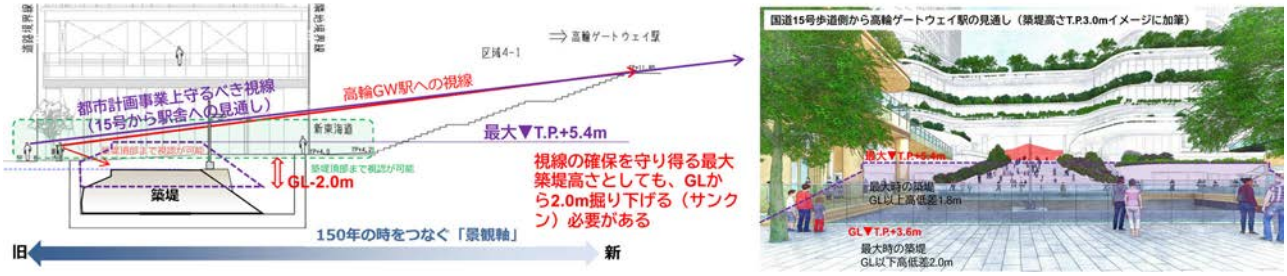
図資-2-5：再現する信号機土台部の断面範囲（保存管理計画　断面模式図より加筆整理）



図資-2-6：再現する信号機土台部の平面範囲（発掘状況を示す点群測量データより加筆整理）

7）再現する築堤の天端高さの制限

3）前提条件に示す通り、信号機土台部を移築する中央広場は、これが含まれる都市再開発事業の都市計画決定時の説明事項として「国道 15 号歩道部から高輪ゲートウェイ駅舎を見通す視線（視界）を確保する」必要がある。これに対し、中央広場の GL 高さにそのまま築堤を設置（築堤再現範囲の水底から築堤天端までの総高さが約 3.6m）すると、築堤によって視線を遮ることになる。そのため、再現する信号機土台部の平面範囲は、GL から掘り下げる（サンクンガーデン化）必要があり、この視線を通すための築堤天端の限界高さを「T.P.+5.4m」とする。



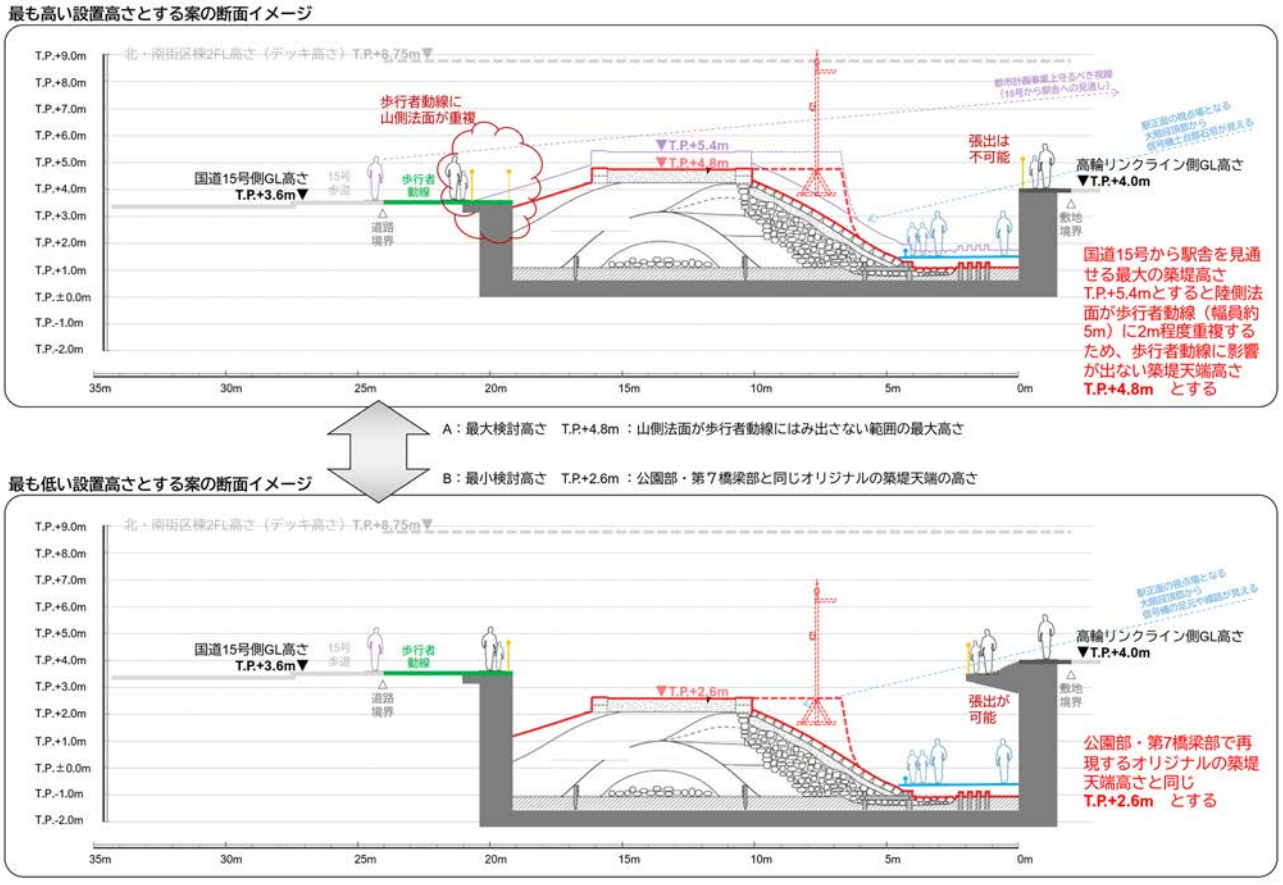
図資-2-7：国道 15 号歩道部から高輪ゲートウェイ駅の視線と信号機土台部の築堤高さの関係

８）再現する築堤の天端高さ設定の方向性に関する比較検討

ここまでの条件整理を踏まえ、再現する築堤の天端高さ設定の方向性について、最も高い案と最も低い案について、その視覚的効果、創出される空間に関する比較検討を行った。

A 案：最大天端高さ T.P.+4.8m（山側法面が国道 15 号歩行者動線側に浸食しない範囲の最大高さ）
B 案：最小天端高さ T.P.+2.6m（公園部・第 7 橋梁部と同一の築堤オリジナルの天端高さ）

※委員会における検討においては結論を得ず、T.P.+5.4m を含めて視覚的効果と共にガイダンス空間としての使い方（空間構成・動線設定）を考慮して改めて天端高さを設定し、詳細の比較検討を行う。



図資-2-8：A 案（最大天端高さ）及び B 案（最小天端高さ）の築堤及び設置施設（サンクンガーデン）の構成

図資-2-9：A 案（左）と B 案（右）の高輪ゲートウェイ駅前階段上部からの見え方のイメージパース

※第 5 回整備委員会での議論内容（抜粋）

■確認内容

○移築を原位置の復元と誤解されることを避けるため、高さはオリジナルの高さとしないこと

○群杭を再現して展示できるよう、整備範囲に含めること

○開業当初となる 1872（明治 5）年の姿で築堤を再現すること

○開業当初の信号機を土台部に再現すること

■その他の意見・留意点

○再現する遺構について

・遺構・特徴・風景を残すという観点から、最前列の木杭は残しても良い。

・木杭が表に出ると劣化が進むため、レプリカで表現すべき。

・ガラス床・アクリルのルーセントフロアにすることもできる。

・技術的な詳細が目に見えて表現できるところも他にないため、作っている順番を示す工夫など復元・再現よりも「実物を一部使った解説模型」の位置付けとするべき。

・築堤を作っている順番を示せるような工夫などもとると理解が進む。

・ガイダンス施設と位置付けるからには、表面には遺物の石材を展示すべき。

○築堤の高さ・利用計画について

・保存の観点と広場の観点が必要で、一体的なものとした計画を検討すること。

・概ね 10 年後の整備となるため、開業した街における地域住民の動線・使い方・来街者への振る舞いを観察してから計画してもよい。

・視界を阻害する欠点はあるが築堤や盛土断面を GL から突出させる方がよい。

・サンクンの深さは来街者がどのように楽しむのかイメージしてほしい。

・駅側から見通したときにどう見えるかも視点として重要である。

・ガイダンス機能の観点より、元位置と異なる状況は間違った情報を与える恐れがあるので発掘位置との対比ができるようにすべき。

９）ガイダンス機能の展開を踏まえた再現する築堤の天端高さの詳細比較検討

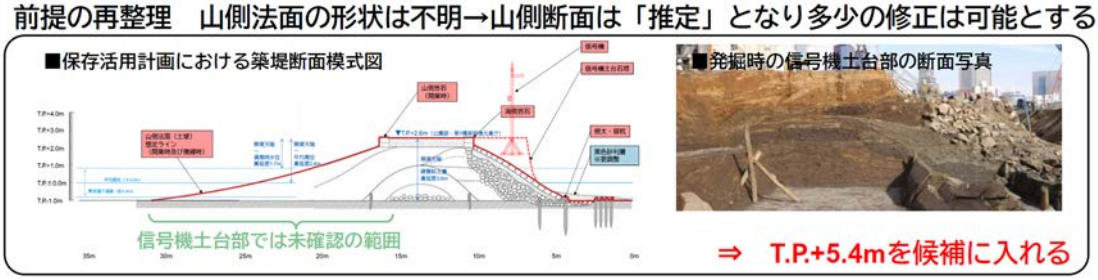
８）の結果に基づき、改めて築堤天端高さの比較検討を行った。比較検討に用いる案の作成条件を以下の通り設定した。

・ガイダンス機能を果たす構成とする（観察・解説空間）

・大階段から築堤が見える（築堤とわかる）天端高さとする

・中央広場の使われ方と共に利用動線を検討する

・水盤や築堤上部の利用を含めて検討する



図資-2-10：詳細比較検討における築堤範囲（断面）の条件再設定

図資-2-11：詳細比較検討における検討案作成の考え方

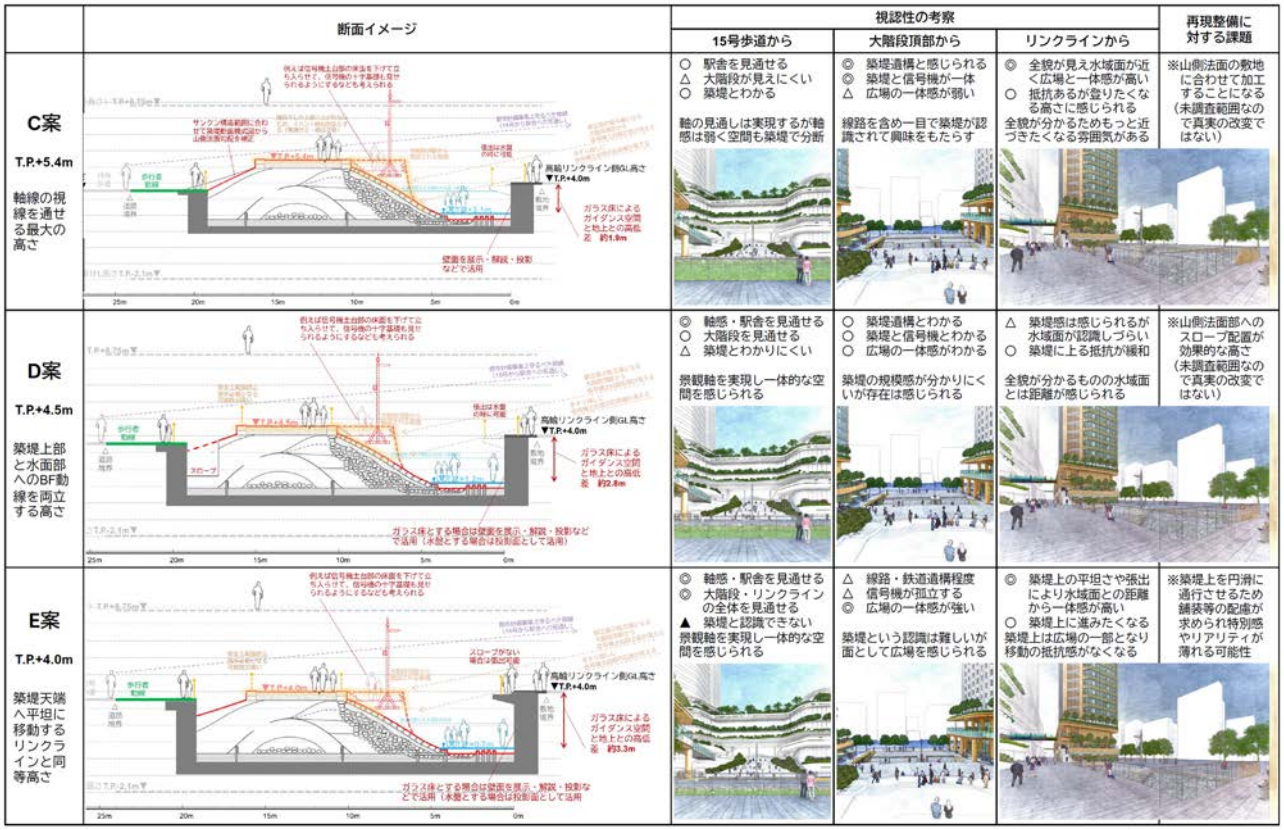
表資-2-5：築堤天端高さとガイダンス空間構成の考え方を組み合わせた詳細比較検討案と共通事項

		ガイダンス空間（ガイド動線・ランドスケープ）		
		周回路上解説型	解説空間確保型	水盤型
築堤天端高さ	F案　W1S1.8 17p 軸線の視線を通す最大高さ　※遺構推定を修正	F 04案　順路 水域：スロープ 空間：通路部のみ 上部：階段のみ 空間：歩行者のみ	F 05案　水域部 水域：スロープ 空間：ガラス床 築堤：階段のみ 上部：歩行者のみ	F 06案　築堤上部 水域：水面・JO付近 空間：水中観察？ 築堤：スロープ 上部：車いす通行可
	G案　W1S1.7 18p 築堤上部と水面部へのEI動線を両立する高さ	G 04案　順路 水域：スロープ 空間：通路部のみ 上部：スロープ 空間：車いす通行可	G 05案　水域部 水域：スロープ 空間：ガラス床 上部：スロープ 空間：車いす通行可	G 06案　築堤上部 水域：水面・低い 空間：壁面投影 上部：スロープ 空間：車いす通行可
	H案　W1S1.7 13p 築堤天端へ平坦に移動するOIQNOIQHと同等高さ	H04案　順路 水域：スロープ 空間：通路部のみ 上部：広場フラット 空間：車いす通行可	H05案　水域部 水域：HY2スロープ可 空間：ガラス床 上部：広場フラット 空間：車いす通行可	H06案　築堤上部 水域：水面・低い 空間：壁面投影 上部：広場フラット 空間：車いす通行可
	↓前回提示案			
	D案　W1S1.71;p	築堤推定断面図の形状のまま軸線の視線を通す最大高さ		
	E案　W1S1.519p	推定築堤天端高さ（公園部・第:橋梁部の再現と同等）		

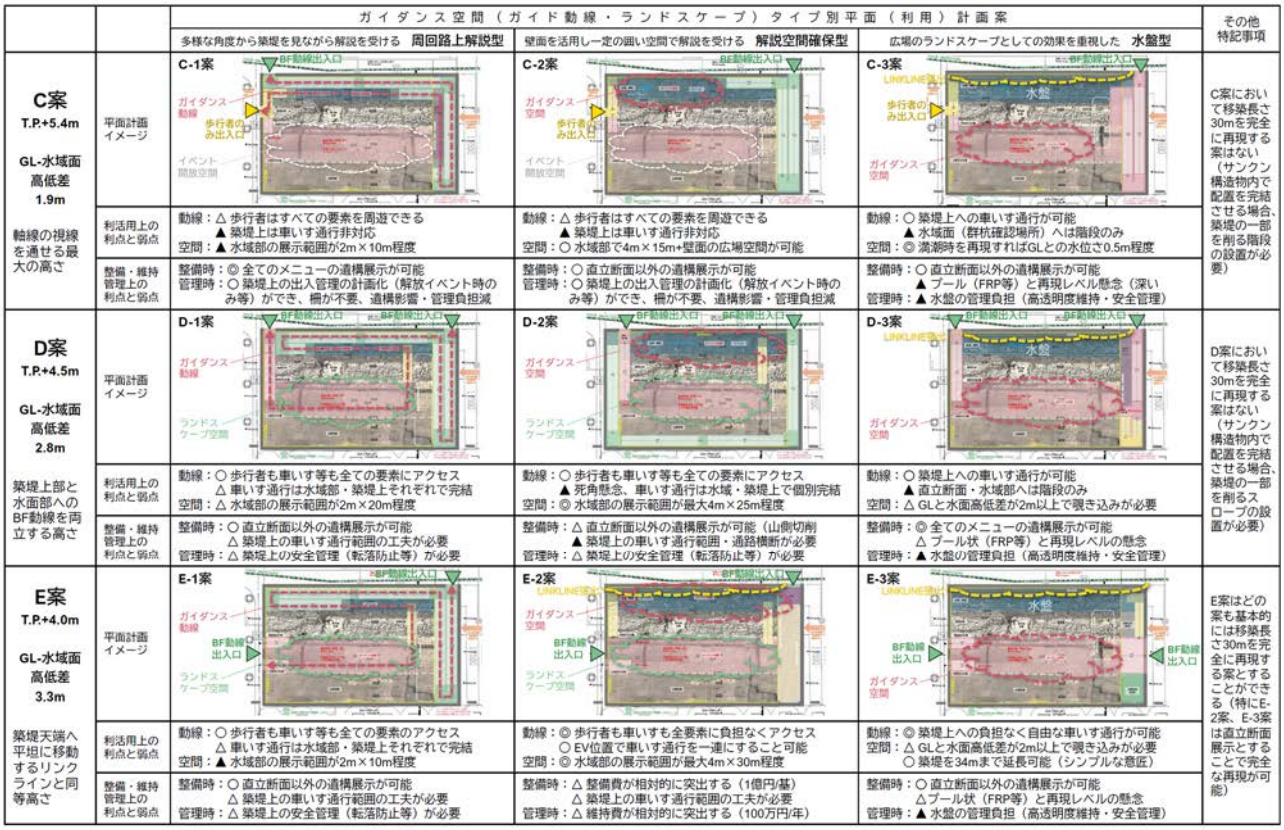
比較検討案作成にあたる共通事項
- 留杭・群杭類・海側石垣・信号機・バラスト・線路、山側土坡法面（芝生植栽）とし、石材は保管石及び記録保存石を使用する。
- 築堤断面は、高詳細画像への添付または質感の造作、作成手順などをわかりやすく伝える工夫として立体的な展示とする。
- 築堤上部は線路・バラストを再現する。歩行が可能という位置付けとするが、例えば線路の山側はバラストではなく平滑面としたり、バラスト面自体を洗い出しや脱色アスファルトなどで平滑化したりという工夫を施すことで車いす通行に対応する。
- 築堤上部への自由な出入りを可能とする場合は、安全確保上、転落防止機能を設置する。デザインや、バラストを引かずに凹地として笠石を転落防止柵代わりになるような工夫も想定する。
- 信号機部は、本来笠石の高さまで石垣が積まれ基礎は地中にあったと考えられるが、例えば十字の基礎の面まで石垣内部を掘り下げ、見張台のような空間にすることで見せることも想定する。
- スロープの勾配は東京都のバリアフリー基準に準じ、「屋外」基準の「1/20(5%)」を採用する。
- 水域部及び築堤上部は、原則２方向避難とする。
- 築堤の配置は、駅舎・大階段からの軸線を考慮して設定する。(20m×34m の北西側に配置する)

比較検討及び委員会検討の結果、候補案の絞り込みは（案）に留め、整備基本計画には大きな方向性として考え方を整理することとし、具体的な整備に向けた検討（設計等）が行われる段階で改めて関係者等で協議・調整して進めることとなった。

以下に委員会議論に提示した比較検討資料を提示する。

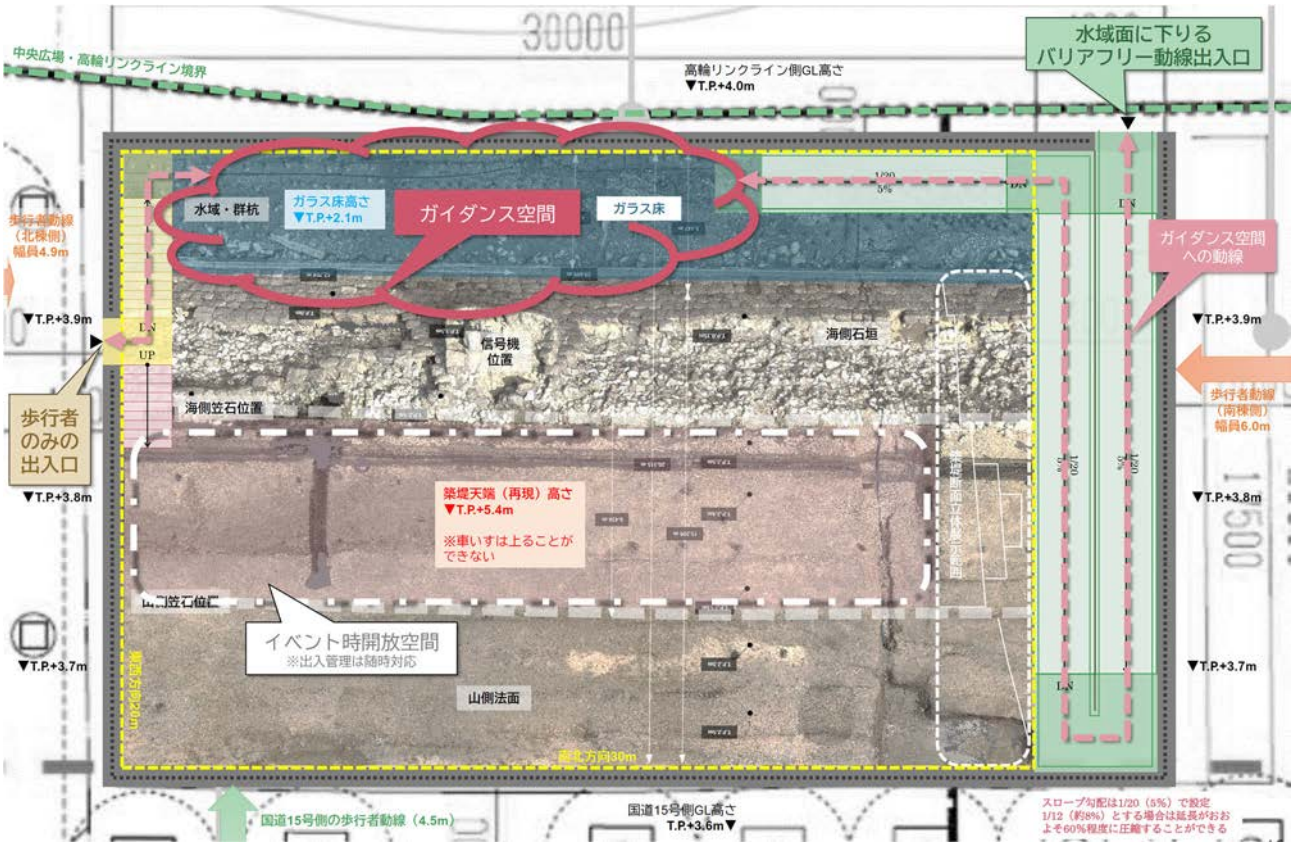


図資-2-12：築堤天端高さ 3 案（C～E 案）の断面構成と視認性評価



図資-2-13：築堤天端高さ 3 案（C～E 案）及びガイダンス空間タイプ別平面計画案とその評価

図資-2-14：移築の方向性を踏まえた候補案の抽出



図資-2-15：事務局推奨案（C-2 案：天端高さ T.P.+5.4m　水域部に一定の空間を確保して解説）

※第 6 回整備委員会での議論内容（抜粋）

■確認内容

○2033 年頃の整備となるため、整備基本計画書には大きな方向性として考え方を記載する。

○検討資料は整備基本計画書に添付し、設計等の段階で改めて検討を深め協議・調整する。

■その他の意見・留意点

○築堤天端高さについて

・現地に残せなかったことが分かるように高くすべき。(C 案)

・築堤の規模を示せるように少しでも地上以上に突出させるべき。(C 案)

・海上にあったことを想起させると共に現物ではないことを認識させるべき。(D 案)

・利用者が築堤周辺を自分で使えると親しめるよう自由に登れるようにすべき。(E 案)

○移築ならではの公開・活用の意義について

・移築再現範囲を明確化し、多くの人が触れられる機会を設けることが大切。

・線路上を歩くなど非日常体験ができることが重要。

・イベントスペースとして利用する際は大階段と一体的に活用できるように設定すべき。

○水域部の見せ方について

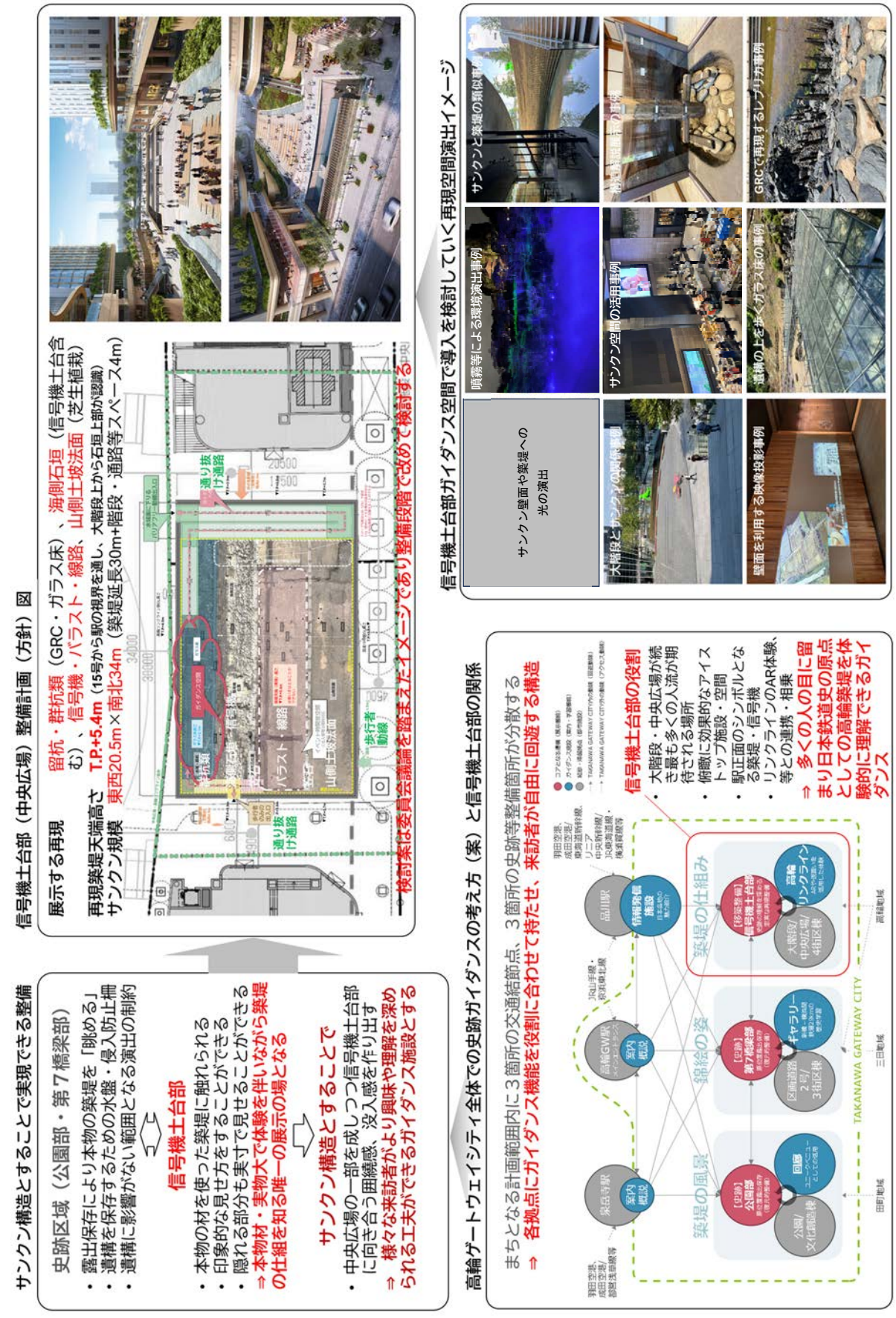
・水辺は多くの人に好まれ、波や流水などの工夫で海とまちのつながりの表現ができる。

・水質や安全対策など管理の課題が全国に多く、オリジナルと誤解される可能性もある。

・ガラス床は維持管理の問題が多いので、材料や設計に工夫が必要になる。

・群杭に直接触れたり水の上を歩くような体験ができるという部分の検討を深めるべき。

１０）整備計画（方針）案



図資-2-16：整備委員会の議論を踏まえた整備計画（方針）案のイメージ※計画図は事務局案であり今後検討

１１）イメージパース（事務局案に基づくものであり、委員会等で決定した案ではない）

図資-2-17：大階段頂部から信号機土台部・中央広場の見下ろしのイメージ

図資-2-18：国道 15 号上空からの俯瞰イメージ