

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

日時：2025年4月30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14回(2月18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(今後の議論に向けて) 【資料2】
 - ・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 【参考資料1～3】
 - ・高輪築堤の価値のあり方 【別紙】
 - ・これまでと今後の取組み
 - ・まちづくりのあり方
 - ・高輪築堤の継承のあり方
- 4 整備基本計画書策定について 【資料3】
- 5 羽田空港アクセス線(仮称)の概要 【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。

「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 14 回）

開催記録

I 開催概要

日 時： 2025（令和 7）年 2 月 18 日（火曜日）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 代エネスコ事務局長） ・木曾 功 氏（元エ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） ・中井 検裕 氏（東京工業大学 名誉教授） ・西村 幸夫 氏（國學院大學 観光まちづくり学部 学部長） 【欠席】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	【欠席】小野田 滋 氏（公益財団法人鉄道総合技術研究所 アドバイザー） 【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 ・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	
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 技術監理部 ・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 ・東日本旅客鉄道株式会社 構造技術センター	
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 13 回（12/23）有識者検討会議議事録案]
資料 2 [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のステップについて]
資料 3 [TAKANAWA GATEWAY CITY における確認調査の結果について（報告）]

- 資料 4-1 [日本初の鉄道が走ったイノベーションの記憶を継承する取組み]
資料 4-2 [文化財保存とまちづくりの両立に向けた取組み]

II 議事要旨

1 開会

- 第 14 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」の全体会を開会する。（事務局 JR）

2 第 13 回（12/23）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 「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のステップについて

- 資料 2 について説明する。（事務局 JR）

〔JR 説明概要〕日本経済を牽引する「国際交流拠点・品川」の範囲で計画される各事業の一つとして TAKANAWA GATEWAY CITY があり、品川周辺エリアで進行中の各事業に対して先行して 3 月 27 日にまちびらきを行う。TAKANAWA GATEWAY CITY としては、鉄道開業の「イノベーションの DNA」を次世代につなぐべく「人材・叡智」、「医療」、「水素・GX」の 3 本柱と共に、「高輪築堤の保存・継承を実現するまちづくり」を進めている。1～3 街区の開業は 2026 年春を予定する。

- UR 都市機構は品川駅周辺で 3 地区の土地区画整理事業を進めており、このうち品川駅北周辺地区は、3 月の TAKANAWA GATEWAY CITY のまちびらき及び 2026 年春の 1～3 街区開業に向けて道路整備を進めている。今後は、高輪 GW 駅から環状 4 号線へのアクセス路や品川駅北口駅前広場の整備を進める。（UR）
- 京急は品川駅周辺で大きく 2 つの開発を進めており、品川駅西口地区（3 丁目地区）の再開発事業と、駅街区地区の事業となる。（京急）
- まだ構想レベルで、これから様々な動きが出てくる事業もある。（中井氏）

4 TAKANAWA GATEWAY CITY における確認調査の結果について

- 資料 3 について説明する。（港区）

〔説明概要〕5・6 街区の高輪築堤の確認調査の結果について、2025 年 2 月の「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で提示した資料を用いて説明する。トレンチ①・②で高輪築堤の海側石垣や群杭が確認された。トレンチ③～⑥は海側石垣の上部が確認された。トレンチ⑦では、4 街区の信号機土台部と類似する張り出し遺構が確認された。トレンチ⑧・⑨は、築堤の盛土が確認された。確認された築堤遺構は、最も 5・6 街区に近い 4 街区 I 区の発掘状況と類似している。

- 文化財として石垣は分かりやすいが、土留め柵や盛土などはどのように考えるのか。（副座長）

← 石垣以外の構造物である留杭や胴木、群杭、盛土も全て含めて築堤と考える。（港区）

- 東京駅を復原した時に地下から大量の木杭が検出されたが、全て処分された。重要文化財建造物と史跡の分類の違いだと思う。（副座長）

← 地下の構造物が建造物として価値があるかどうか、あるいは史跡の範囲内かどうかの境目は決まっていないが、建造物として重要な要素であれば含めることになる。東京駅の場合は免震構造を採用することで木杭を地下に残せなかったと理解している。（稲葉氏）

← 東京駅は免震構造とする計画も含めて保存復原作業後の建物を重要文化財として指定されている。当時、木杭を残す議論はなかった。数本は保存処理をして保管してある。（JR）

- 一般的には上部の石垣が失われ、下部の石垣が残るケースが多いと思われるが、トレンチ④・⑥では写真を見ると、最上段の石垣が一段だけ残っているようだ。どのような理由によるものか。（中井氏）

← 標高から最上段の石の可能性は考えられるが、今回の調査でバラスト層などが検出されていないため、本当に築堤の最上部かどうかは確証が持てない。なぜ 1 列だけ残っているか港区として考察しきれていない。（港区）

5 高輪築堤を保存・継承するまちづくりの取組みについて

- 資料 4-1 について説明する。（事務局 JR）

- [説明概要]「高輪築堤整備基本計画策定委員会」にて全体のコンセプトを「日本の近代化の象徴ともいえる鉄道発展の歴史を通して高輪築堤とともにまち・くらしの変化を感じる」と定め、公開にあたり史跡の本質的価値の理解促進、まちづくりと連動した活用、理解を深められる空間づくりを進める。2025 年 3 月のまちびらきでは AR 体験や仮囲いを活用した展示で高輪築堤の存在の認知に努め、2026 年春には保存・公開に向けた期待感の醸成としてギャラリーのプレオープンやサインの設置等を進め、2028 年春に高輪築堤の現地公開を実現する。また、新橋～横浜間約 29 km にまつわる国内外の史料を調査・整理した、日本鉄道開業史料集「新橋・横浜間 18 哩」を 2025 年 3 月のまちびらきに合わせて完成させ、式典出席者に配付する。史料集製作にあたっては、これまでに本検討会議で頂戴したご意見も反映させていただいた。

- 仮囲いに行う展示は、将来仮囲いが無くなったときの対応を考えているか。（西村氏）

← 仮囲い内の開発の完了時期が 2030 年代で長期にわたるため、展示企画自体を適宜リニューアルしながら進めていき、今後様々な方法を検討したい。（事務局 JR）

- 5・6 街区の調査結果より、築堤上部は石垣が失われて瓦礫のような状態である。露出保存すると風化しやすいので土中保存が良いのか、そうではない保存方法があるのか、教えていただきたい。（副座長）

← 築堤全体では 1～4 街区内に一部土中保存箇所がある。2 箇所の史跡指定部分は、ご覧いただけるように露出させて保存するが、一部補強や様々な劣化対策を行い、築堤として適切なかたちで維持管理できるようにしていく。5・6 街区は今後の議論だが、土中保存か、もし掘り起こして公開するならば、相当程度の手当てが必要になると考えている。（JR）

→ 最上部の石しか残っていないような部分を露出させて保存するイメージが湧かない。修復的に保存するにしても元の形が分からない。土中保存しか成立しないのではないか。（副座長）

← 仮定の話だが、5・6街区は土中保存が最も適切に保存できると考えている。（JR）

← 今回の確認調査では下方まで掘っていないので、石垣が残っている可能性はある。埋め戻すのが保存には最善だが、現地で多くの方に見ていただけるようにと、JR 東日本は史跡指定部分で露出させて保存するにあたり、欠損している石垣に上手く周辺から出土した石を補填しながら再現する検討を進めている。（文化庁）

- 整備基本計画では、史跡指定部分を露出させて公開保存することで検討を進めている。石垣が欠けた部分をそのままにするのか石を補填して再現するのか、再現した場合にオリジナル部分と再現部分をどのように区別するか、劣化しないようにモニタリングする方法といった技術的な面も併せて検討している。保存管理していく技術自体も展示の対象となると考えている。（中井氏）
- 資料 2 に「イノベーションの DNA」という言葉が記されているが、「イノベーションの DNA」の内容について解説されるよう展示で工夫してほしい。品川を国際交流拠点とするこの意味が来場者にリアルに伝わり、理解も深まると考える。品川が日本の鉄道の起源であったこと、岩倉使節団の出発地であることから、近代化の起点であるという話に繋がり、これらの当時の品川が果たした役割こそ「イノベーションの DNA」として将来へ伝えていくべきものではないか（西村氏）
- 資料 4-2 について説明する。（事務局 JR）
〔説明概要〕まちづくりと文化財保存の両立の取り組みとして、区画道路 2 号の一部歩行者専用道化について説明する。「高輪築堤跡保存活用計画等策定・検討委員会」において、史跡区域の第 7 橋梁部内に位置する区画道路 2 号を史跡に配慮した形に計画変更できないかという提言を受け、事業者間で調整を続けてきた。結果として遺構への影響が小さくなり、築堤の視点場を確保できる一部歩行者専用道として整備できることとなった。これに伴い、区道から JR 東日本が管理する私道となるが、歩行者中心の滞留・憩いの空間として、第 7 橋梁部現地公開と一体的に整備を進めていく。
- まちづくりと文化財の両立を図るために、区画道路 2 号の私道化に際して大変多くの課題があったが、国土交通省をはじめ、東京都、港区のご理解のもと、JR 東日本で将来にわたって管理を担っていただく決断により実現することができた。関係者皆様のご尽力に感謝するとともに、整備を進めていくにあたり引き続き連携をお願いしたい。（UR）
- もともとは「高輪築堤跡保存活用計画等策定・検討委員会」からの提言だが、関係者の皆様の粘り強い協議により、2 年かけてようやく合意にたどりつくことができた。皆様のご尽力に感謝する。（中井氏）

6 その他

- 「その他」として他に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] ただいまより、第 14 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] 本日は本保氏、オブザーバーの老川氏・小野田氏・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旨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 13 回（12/23）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 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のステップについて

- [事務局 JR] 資料 2 について説明する。品川周辺エリアの各事業と TAKANAWA GATEWAY CITY との関係を整理した。日本経済を牽引する「国際交流拠点・品川」の範囲において官民連携により数多くの事業が動いている。駅改良や京急線連立関係の工事、環状 4 号線や土地区画整理事業などの基盤整備事業、品川駅街区地区の整備事業、その他周辺のまちづくり等がある。「国際交流拠点・品川」の範囲で計画される各事業の一つとして TAKANAWA GATEWAY CITY があり、3 月 27 日にまちびらきとして 4 街区が開業する。2026 年春には 1 ～ 3 街区が開業する。高輪築堤をまちづくりの中で継承していくことにより、地域の歴史的価値向上や地域社会への貢献を目指していく。TAKANAWA GATEWAY CITY のまちづくりは 2009 年 7 月の車両基地再編着手からスタートしている。鉄道開業の「イノベーションの DNA」を次世代につなぐべく「人材・叡智」、「医療」、「水素・GX」の 3 本柱と共に、併せて「高輪築堤の保存・継承を実現するまちづくり」を掲げている。品川周辺エリアで進行中の各事業に対して、TAKANAWA GATEWAY CITY が先行してまちびらきを行う関係性となっている。
- [UR] UR 都市機構は品川駅周辺で 3 地区の土地区画整理事業を進めている。このうち高輪ゲートウェイ駅周辺の品川駅北周辺地区において JR 東日本と連携し、TAKANAWA GATEWAY CITY のまちびらきに合わせて 4 街区周りの既に供用している道路を新たに整備している。また、2026 年春の 1 ～ 3 街区の開業に向けても、各街区周りの道路を新たに供用開

始する予定であり、鋭意その整備を進めている。その後、品川駅方面に開発を進めていき、「国際交流拠点・品川」における品川駅の交通結節機能の強化、拠点形成に向けて高輪ゲートウェイ駅から環状 4 号線へのアクセス道路や品川駅北口駅前広場の整備を土地区画整理事業によって進めていく。また、品川駅西口にある品川駅街区地区においては、JR 東日本と京急の駅ビル整備、京急線の連続立体交差化事業、西口駅前広場の整備等々と連携して事業を進めている。

[京急] 京急は品川駅周辺で大きく 2 つの開発を進めている。一つは品川駅西口地区（3 丁目地区）、この中の A 地区について京急とトヨタ自動車で再開発を進めている。もとは SHINAGAWA GOOS という建物があり、建て替えを行う。「国際交流拠点・品川」に相応しい複合施設を目指して、オフィス、商業、ホテル、MICE 等の整備を計画しており、2025 年 5 月に新築工事に着工して、2029 年度の開業を予定している。もう一つは駅街区地区の事業であり、こちらは 2024 年に都市計画決定をさせていただき、JR 東日本と共同で開発を進めていく。京急は南棟の開発を担当しており、現在、連立事業と連携しながらビル下部の工事を実施している。連立工事完了後に本格的に着工し、2036 年度の開業を予定している。その他、泉岳寺駅地区の再開発や土地区画整理事業にも参画をしている。

[中井氏] 品川駅東口北地区、品川駅西口地区（4 丁目地区）、品川浦周辺地区の事業はまだ構想レベルであり、これから様々な動きが出てくるところである。その他については、各事業者から十分なお説明をいただいた。

[座長] 質問、意見はあるか。

[座長] 3 月 27 日のまちびらきの概要はどのようなものであるか。また、5・6 街区を含めた全体開業はいつ頃になるのか。

[事務局 JR] 3 月 27 日のまちびらきでは、高輪ゲートウェイ駅正面にある 4 街区の建物が開業する。そこには交通広場や駅前広場、国際会議場等の様々な施設が含まれる。高輪築堤の継承として、ランドスケープにおける石積みやレールの埋込等もご覧いただきたい。

[事務局 JR] 高輪ゲートウェイ駅は現在北側の改札のみであるが、南側の改札も 3 月 27 日初電より利用開始となる。

[事務局 JR] 5・6 街区を含む全体の開業は、高輪築堤の調査を経て保存方針の議論を重ね、これが整い次第、関係行政の皆様と都市計画の手続きに向けて協議に入っていくため、もうしばらく時間がかかる。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

4 TAKANAWA GATEWAY CITY における確認調査の結果について

[事務局 JR] 港区から報告を頂く。

[港区] 資料 3 について説明する。5・6 街区の高輪築堤の確認調査の結果について、2025 年 2 月の「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で提示した資料を用いて説明する。今回実施した 9 か所のトレンチ調査と共に、

過去に実施した京急連立事業、環状4号線、仮斜路部等の調査結果と併せて整理した結果、高輪築堤の範囲が概ね推定できた。9か所のトレンチでは全てで高輪築堤の痕跡が確認された。各トレンチの確認結果を図と写真で示す。トレンチ①・②で、高輪築堤海側石垣、群杭が確認された。トレンチ③～⑥は、海側石垣の上部が確認された。トレンチ⑦では、調査前に想定していなかった4街区の信号機土台部と類似する張り出し遺構が確認された。今回は確認調査のため、広く掘削して内部構造の確認はしておらず断定はできないが、4街区の信号機土台部で確認された十字基礎と類似した角材が一部確認された。トレンチ⑧・⑨は海側石垣に当たらない位置を想定していたが、想定通り築堤の盛土が確認された。確認された築堤遺構は、最も5・6街区に近い4街区Ⅰ区の発掘状況と類似している。

- [事務局 JR] 参考資料として、1街区から6街区までの検出状況について、事業者としてまとめた資料を提示する。
- [座長] 1街区から6街区までの検出状況をまとめたこの資料は、専門家でなくとも大変分かりやすい。
- [座長] 質問、意見はあるか。
- [副座長] 線路が複線化されて山側に拡張されていく。この拡張した部分については文化財としてどのように考えているか。当初の築堤からどんどん広がっていく。土留め柵などはどのように考えるのか。石垣は分かりやすいが、盛土はどのように考えるのか。
- [港区] 今回の5・6街区の確認調査では、拡張期の範囲を特定出来てはいない。拡張期の盛土の裾のラインは京急連立事業の範囲にかかっており、別の調査内容となる。今後開業期から3線化期までの流れを整理していく。
- [港区] 石垣以外の構造物である留杭や胴木、群杭、盛土も全て含めて築堤と考える。
- [副座長] 東京駅を復原した時に地下から大量の木杭が検出されたが、全て処分された。重要文化財建造物と史跡の分類の違いだと思う。
- [稲葉氏] 地下構造が建造物として価値があるかどうか、あるいは史跡の範囲内かどうかの境目は決まっていない。杭が建造物として重要な要素であれば、含めることになる。特に東京駅を含めて日比谷界限は埋め立てをしているので、建物の基礎をどのように設計・施工したかということは歴史的に重要だと思うが、東京駅の場合は免震構造を採用することで木杭を地下に残せなかった、という事情があったと理解している。その後、木杭をどうしたかは記憶していない。
- [座長] 東京駅の木杭はいつ頃の杭になるのか。建設はいつであったか。
- [JR] 1914年である。東京駅は免震構造とする計画も含めて保存復原作業後の建物を重要文化財として指定されている。免震構造すなわち基礎は作り変えることとしており、当時、木杭を残す議論はなかった。数本

は保存処理をして保管してあるが、それは文化財を保存するという概念ではなく、珍しいものを保管した、という扱いである。

[中井氏] 大変丁寧に調査をされて結果を出されていると思う。トレンチ①・②の石垣は史跡指定地の石垣と似ている印象だが、トレンチ④・⑥の写真を見ると最上段の石垣が一行だけ残っているようだ。一般的には上部の石垣が失われ、下部の石垣が残るケースが多いのではないかと。港区教育委員会として、これがどのような理由によるものか見解を議論されていたら教えていただきたい。

[港区] 標高から最上段の石垣部分の可能性は考えられるが、今回の調査でバラスト層などが検出されていないため、本当に築堤の最上部かどうかは確証が持てない。なぜ一行だけ残っているか、特徴的であると捉えてはいるが、港区としてその理由までは考察しきれていない。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

5 高輪築堤を保存・継承するまちづくりの取り組みについて

[事務局 JR] 資料 4-1 について説明する。日本初の鉄道が走ったイノベーションの記憶を継承する取り組みについて、「高輪築堤整備基本計画策定委員会」で議論している内容を紹介する。コンセプトを「日本の近代化の象徴ともいえる鉄道発展の歴史を通して高輪築堤とともにまち・くらしの変化を感じる」と定めている。公開にあたり、史跡の本質的価値の理解促進、まちづくりと連動した活用、理解を深められる空間づくりを進める。2025 年 3 月のまちびらきでは、AR 体験や仮囲いを活用した展示で高輪築堤の存在を認知してもらうことに努め、2026 年春には保存・公開に向けた期待感の醸成としてギャラリーのプレオープンやサインの設置等を進め、2028 年春に高輪築堤の現地公開を実現する。

[座長] 2026 年春時点の 4 棟の建物を解説していただきたい。

[事務局 JR] 2025 年 3 月のまちびらきで開業するのは 4 街区の「THE LINKPILLAR 1」と呼ぶ 2 棟であり、30 階建てで国際会議場や大学、オフィス、商業施設が入る。2026 年春時点に開業する 3 街区の「THE LINKPILLAR 2」はオフィスやギャラリー、エネルギーセンターが入る。1 街区の「TAKANAWA GATEWAY CITY RESIDENCE」は住宅のほかインターナショナルスクールが入る。全て JR 東日本が所有する建物となる。

[座長] これらが 2026 年に開業するのは驚きである。

[事務局 JR] 資料の説明を続ける。築堤を感じられるランドスケープの整備として、各所に築石やレールを整備して築堤を感じられる工夫を施す。史跡区域は公園部が街区公園と一体的な整備、第 7 橋梁部はギャラリーと連携する。サイン計画は、まちびらき時点で 4 か所の案内・解説サインを設置し、2026 年頃に築石活用サイン、2028 年頃に駅前案内サインを設置する。

[事務局 JR] 最後に日本鉄道開業史料集「新橋・横浜間 18 哩」を紹介する。「高輪築堤の価値を次世代に継承する取り組みの一環として、新橋～横浜間

約 29km にわたる記録史を、文献調査などによって整理し、編纂するプロジェクトを立ち上げます」という 2022 年 5 月のプレスリリースに基づくものとなる。本会議有識者オブザーバーの小野田氏に監修をいただいて国内外から史料を集めたものであり、2025 年 3 月のまちびらき時に完成させて、式典出席者に配付する。愛知県の西尾市岩瀬文庫にある新橋横浜絵図の全てを紹介し、史料編として新橋・横浜間にまつわる様々な史料を収める構成である。製作にあたっては、これまでの本検討会議で頂戴したご意見も反映させていただいた。

- [座長] イギリスの近代的な技術と日本の伝統的な技術の成果であることが、この史料集で広く伝わって欲しい。
- [座長] 質問、意見はあるか。
- [西村氏] この史料集は分厚いものになるのか。持ち運べるのか。
- [事務局 JR] 約 100 ページを予定しており、持ち運べる。
- [西村氏] 大変魅力的な内容であり、これは欲しい方がたくさんいらっしゃるのではないかと。市販は考えているのか。
- [事務局 JR] 現時点で市販は考えていない。
- [西村氏] 整備基本計画策定委員会の議論と本検討会議の議論との関係や役割分担を教えてください。
- [事務局 JR] 本検討会議は価値のあり方について幅広い議論であり、保存活用計画は文化庁の認定をいただいた法に則った対応である。整備基本計画策定委員会は保存活用計画を踏まえて具体的な整備を定める方法に特化したものであるが、その考え方には本検討会議の議論を事務局として反映させていただいている。
- [西村氏] 2つの会議体の違いについて理解しました。仮囲いに行う展示は興味深いですが、仮囲いである以上、ある時期まで限定のものとなる。将来囲いがなくなったときの対応をどのように考えているか。
- [事務局 JR] 仮囲い内の開発の完了時期が 2030 年代であり、期間が長いので展示企画自体を適宜リニューアルしながら進めていきたい。AR 体験は当初は QR コードを仮囲いに表示するが、仮囲いがなくても実現できる。今後様々な方法を検討したい。
- [副座長] 5・6 街区の確認調査が終わり、概ねのことが分かってきた。築堤上部は石垣が失われて瓦礫のような状態である。現地保存するとした場合、露出保存すると風化しやすいので埋め戻して土中保存が良いのか、そうではない保存方法があるのか、教えてください。
- [JR] 5・6 街区に限らず、築堤全体のこととして回答する。1～4 街区内には一部土中保存箇所がある。2 箇所の史跡指定部分は、ご覧いただけるように再度土を取り除き露出させて保存するが、有識者の皆様にご議論をいただき、構造的な確認を経て一部補強や様々な劣化対策を実施することによって、築堤として適切なかたちで維持管理できるよう勉強を進めている。5・6 街区は今後の議論だが、土中保存か、も

し掘り起こして公開するならば、相当程度の手当てが必要になると考えている。

[副座長] 先程、中井氏からご指摘のあった、最上部の石しか残っていないような部分を露出させて保存するイメージが湧かない。掘り出せば急速に劣化してしまうだろう。修復的に保存するにしても元の形が分からない。土中保存しか成立しないのではないか。

[JR] 仮定の話ではあるが、5・6街区は土中保存が最も適切に保存できると考えている。

[文化庁] 副座長が指摘された、最上部の石だけ残っている部分については、下方まで掘って調査されていないので、石垣が残っている可能性はある。JR 東日本は、史跡指定されている2街区・3街区で築堤を露出させて保存するが、欠損している石垣について、上手く周辺から出土した石を補填しながら再現する検討を進めている。埋め戻すのが保存には最善だが、現地で多くの方に見ていただけるようにと取り組んでいる。

[中井氏] 史跡部分の整備基本計画を座長として取りまとめている。基本的に2街区・3街区の史跡指定部分については、露出させて公開保存することで検討を進めている。石垣の下部はオリジナルとして残っているが上部が欠けている状態で、どのように皆様に公開するのが良いのか、また、技術的な側面とエキシビションとしてどういう形が良いか検討している。エキシビションとしては、無いものは無いままとしておくのか、それとも石を補填しながら再現するか、再現する場合にはオリジナルの部分と公開のために再現した部分を区別できるようにしなければならないのではないか、等々の観点で議論を進めている。同時に石垣が劣化しないようにモニタリングする方法といった技術的な面も併せて検討している。保存管理していく技術自体も展示の対象となると考えている。保存して皆様にみていただくために、このような先端技術を活用しています、ということも含めた展示としていきたい。

[西村氏] 展示の取り組みは大変良いと思う。資料2に「イノベーションのDNA」という言葉が記されている。品川が日本の鉄道の起源であったこと、岩倉使節団の出発地であることから、近代化の起点であるという話に繋がり、これらの当時の品川の果たした役割こそ「イノベーションのDNA」として将来へ伝えていくべきものとする。しかし、そのような内容が「イノベーションのDNA」として資料では解説されていない。「イノベーションのDNA」という言葉だけではなくその内容が伝われば、品川を国際交流拠点とする意味が、よりリアルに伝わるのではないかと。つまり、DNAのオリジンのところがもっとクリアに解説されれば、「なぜ品川か」ということについて来場者の理解が深まり、納得できるはずである。このことを展示でも工夫していただけると良いのではないかと。

[座長] 「イノベーションのDNA」という言葉については、まさに西村氏が指摘された通りである。

[事務局 JR]

資料 4-2 について説明する。まちづくりと文化財保存の両立の取り組みとして、区画道路2号の一部歩行者専用道化について説明する。「高輪築堤跡保存活用計画等策定・検討委員会」において、史跡区域の第7橋梁部内に位置する区画道路2号を史跡に配慮した形に計画変更できないかという提言を受け、事業者間で調整を続けてきた。結果として「相互通行の道路」だったものが、遺構への影響が小さくなり、築堤の視点場を確保できる「一部歩行者専用道」として整備できることとなった。これに伴い、区道となる予定であったが JR 東日本が管理する私道となる。歩行者中心の滞留・憩いの空間として、第7橋梁部現地公開と一体的に整備を進めていく。

[UR]

まちづくりと文化財の両立に向けた取り組みとして、区画道路2号の一部歩行者専用道路化への検討にあたっては、各委員の皆様や文化財行政をはじめ、東京都、港区、JR 東日本等のご尽力に大変感謝する。高輪築堤は鉄道技術、土木技術を将来に伝えるうえで貴重な遺構であり、UR 都市機構としても将来にわたり第7橋梁部は文化財として保存することが重要であると考えます。そのまちづくりと文化財の両立を図るために、私道化にあたっては公道としての位置付けや、隣接する建物への交通機能を維持すること、予定されていた上下水道等のインフラ計画の見直しのほか、車両を通さないことによる周辺道路の負荷への対応、さらには道路管理者や交通管理者により管理運営する計画であった道路について JR 東日本で将来にわたり担っていただく等々、大変多くの課題があった。国土交通省をはじめ、東京都、港区のご理解のもと、JR 東日本の決断により実現することができた。この委員会で議論されてきた高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を踏まえて、区画道路2号は築堤を活かし、品川全体の価値を高め、賑わいをもたらす、文化的な公共空間となるように整備を進めていきたいと考えている。引き続き関係者皆様の連携をお願いしたい。

[中井氏]

もともとは「高輪築堤跡保存計画等策定・検討委員会」からの提言であったが、様々な課題を関係者の皆様が粘り強く協議を進めて、2年かけてようやく合意にたどり着くことができた。私からも関係者の皆様のご尽力に感謝する。

[座長]

高輪築堤に配慮した大変良い取り組みである。

6 その他

[座長]

「その他」として他になれば閉会とする。

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。本日はありがとうございました。

以 上

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

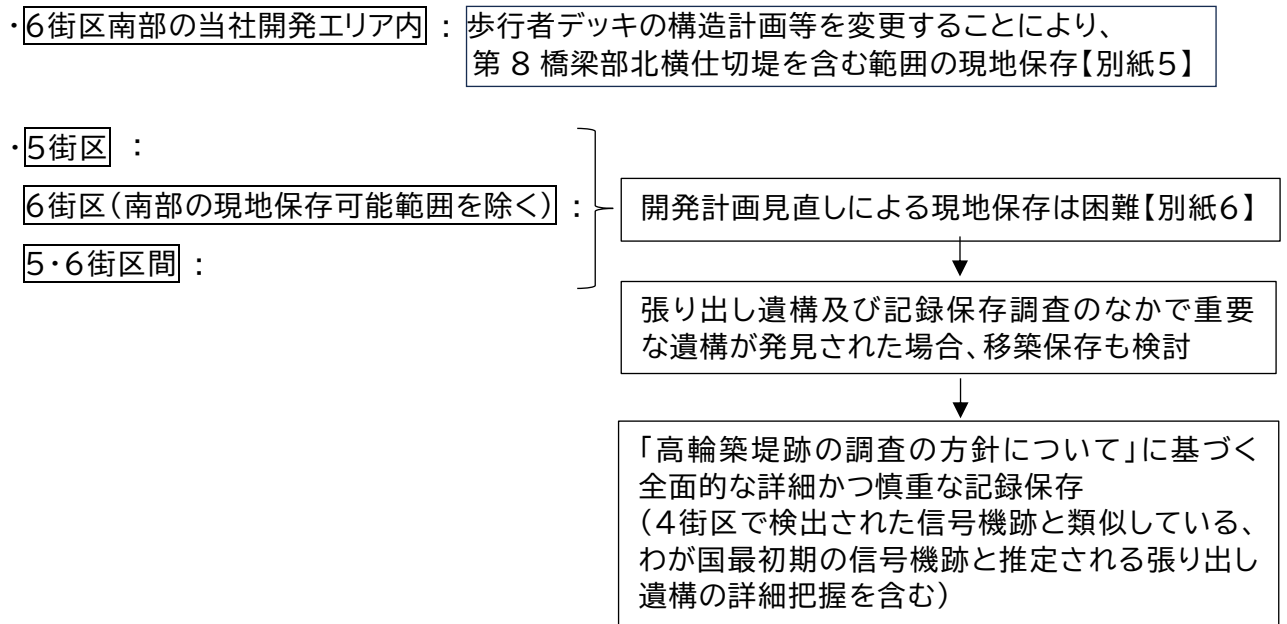
- ・5街区、6街区建物は、特に地下階において、鉄道や道路構造物等の近接に伴う計画・設計・施工上の制約が大きく、確認調査等で得られた高輪築堤の残存状況等との関係性も踏まえながら、建物やネットワークを成立させるための必要機能・スペースを最低限で確保

- ・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

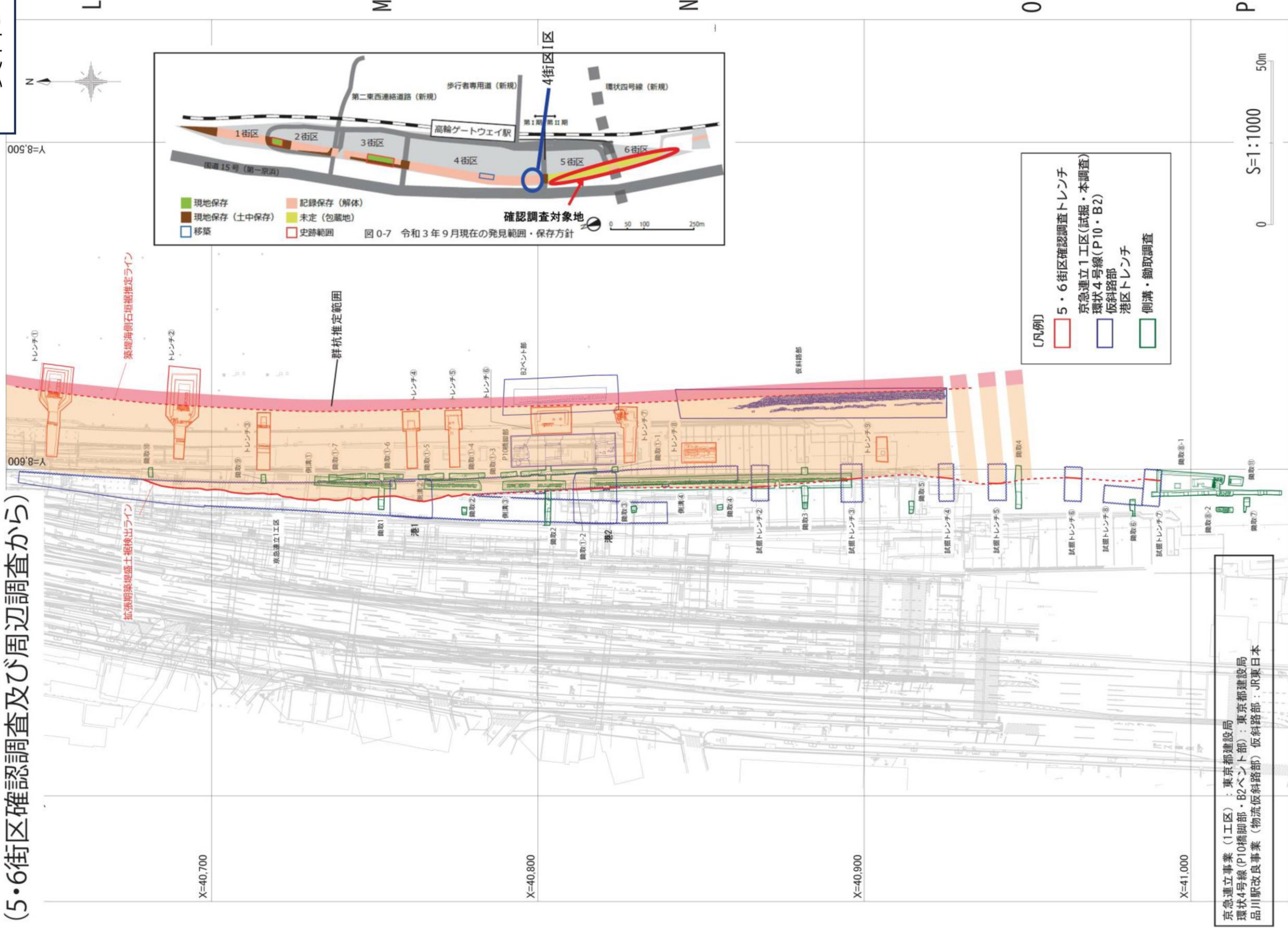
TAKANAWA GATEWAY CITYにおける確認調査の結果について(報告) 資料3

5・6街区の確認調査について 【情報共有】 港区教育委員会



5・6街区における高輪築堤跡の範囲
(5・6街区確認調査及び周辺調査から)

資料3



資料3

確認調査成果(トレンチ①、②、③)



石組遺構(南から)

開業期海側石垣(東から)



開業期海側石垣(東から)



群杭 (東から)



開業期海側石垣(東から)



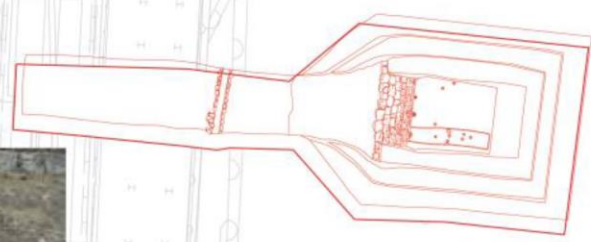
群杭 (東から)



石組遺構(南から)



開業期海側裏入れ石(東から)



トレンチ①



トレンチ① 北壁断面



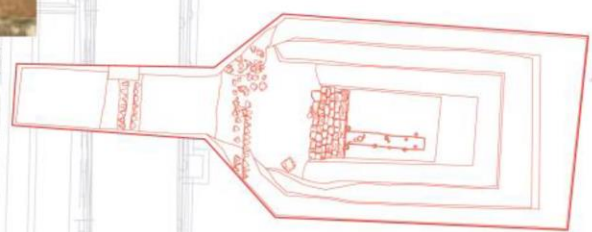
トレンチ① 南壁断面



トレンチ② 北壁断面



トレンチ② 南壁断面



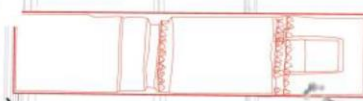
トレンチ②



トレンチ③ 北壁断面



トレンチ③ 南壁断面



トレンチ③



S=1:300

25m

資料3

確認調査成果(トレンチ④、⑤、⑥)



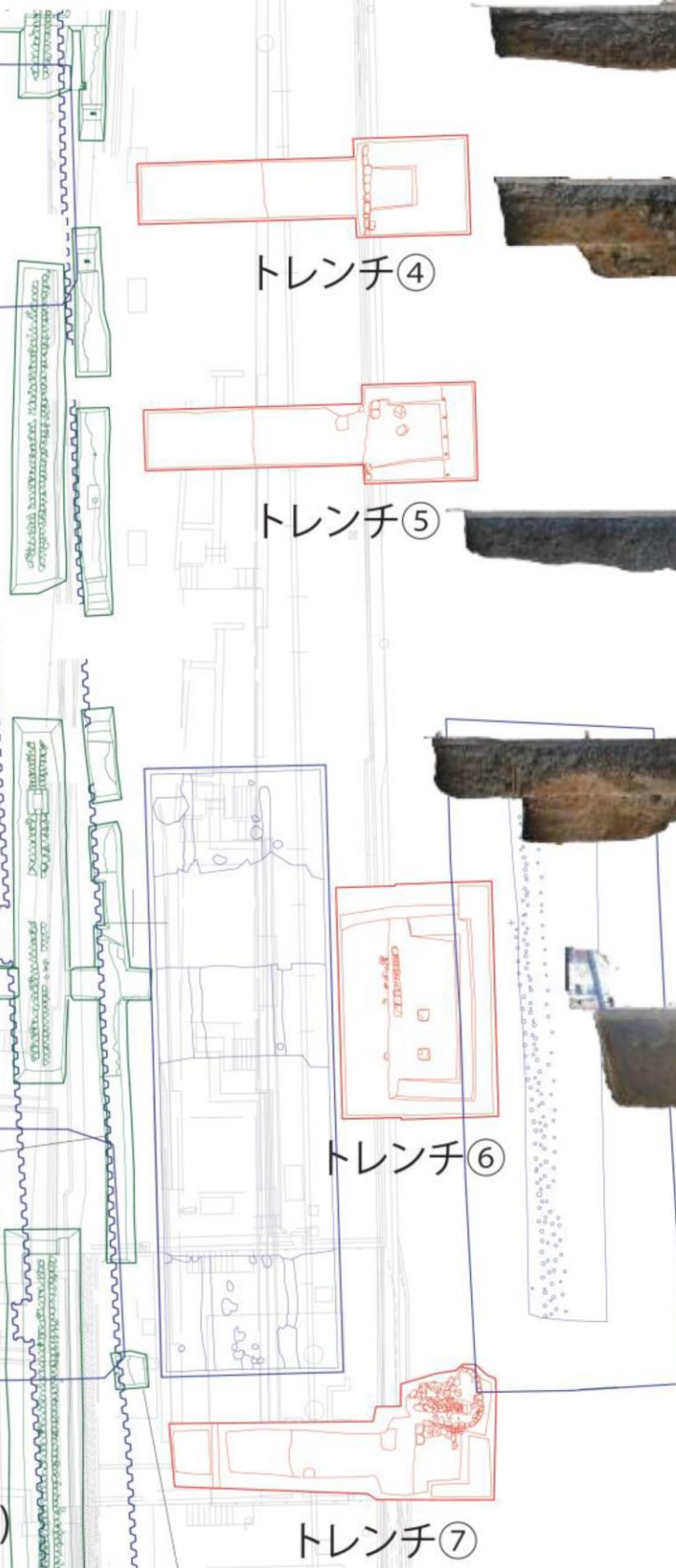
トレンチ④ 開業期海側石垣(東から)



トレンチ⑤ 開業期海側石垣(東から)



トレンチ⑥ 開業期海側石垣(北東から)



トレンチ④

トレンチ⑤

トレンチ⑥

トレンチ⑦



トレンチ④ 北壁断面



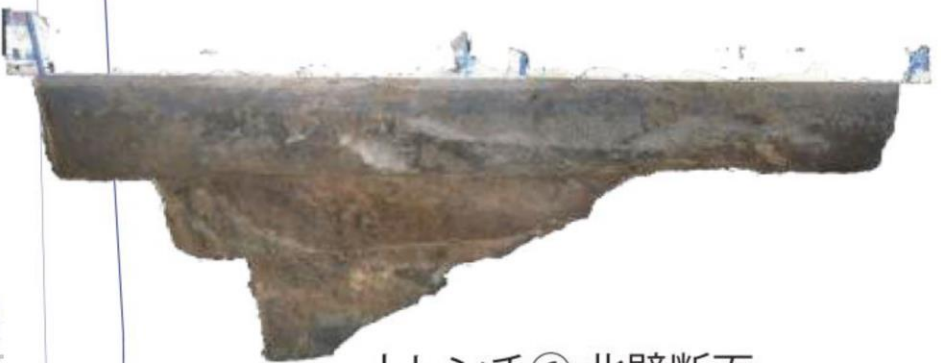
トレンチ④ 南壁断面



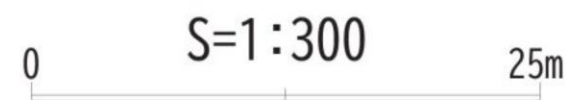
トレンチ⑤ 北壁断面



トレンチ⑤ 南壁断面



トレンチ⑥ 北壁断面



資料3

確認調査成果(トレンチ⑦、⑧)



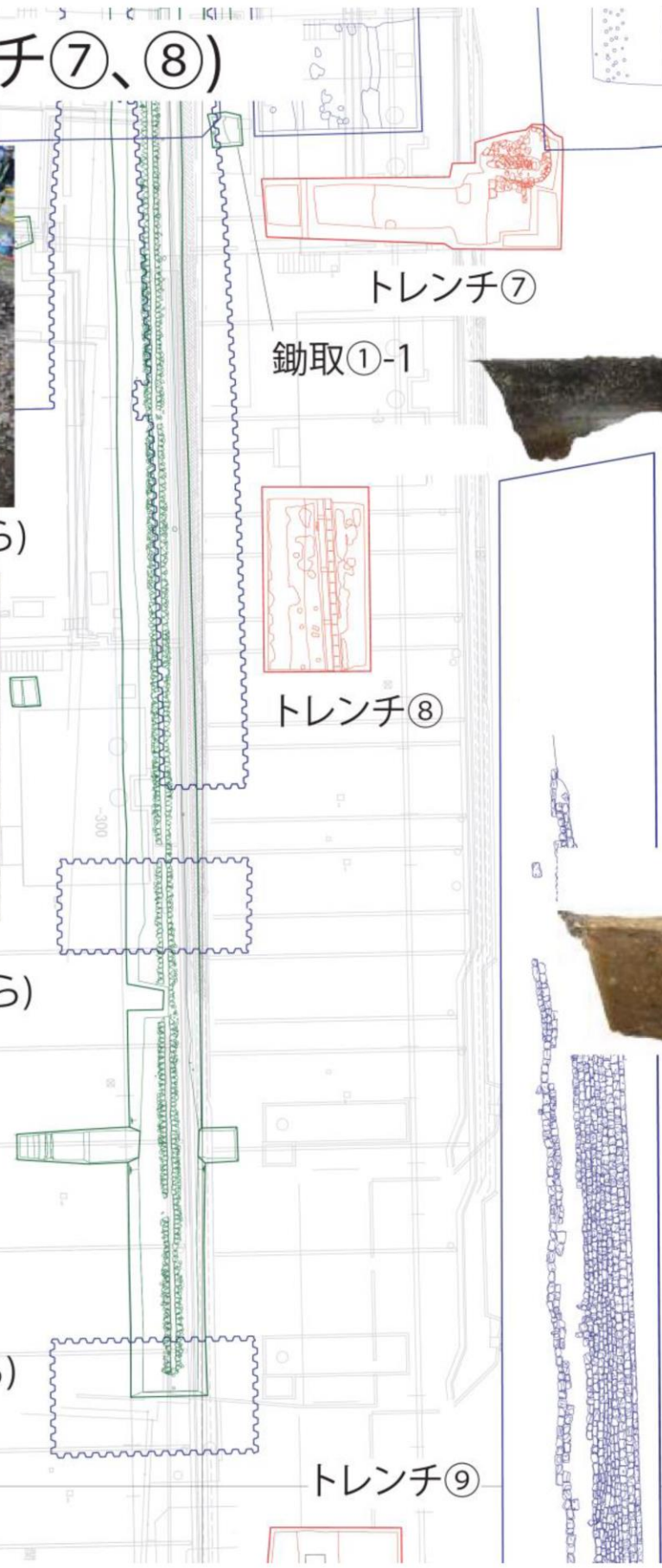
トレンチ⑦ 築堤盛土確認面(東から)



トレンチ⑦ 開業期海側石垣及び張り出し遺構(南東から)



トレンチ⑧ 築堤盛土確認面(南から)



トレンチ⑦ 南壁断面(西側)



トレンチ⑦ 南壁断面(東側)



トレンチ⑧ サブトレンチ南壁断面



0 S=1:300 25m

資料3

確認調査成果(トレンチ⑨)

試掘トレンチ②

鋤取3

試掘トレンチ③

トレンチ⑨



トレンチ⑨ 築堤盛土確認面(南東から)



トレンチ⑨ サブトレンチ北壁断面



0 S=1:300 25m

トレンチ⑤

【資料1-2】

凡例

- 埋立後の擾乱・露出層
- 埋立土B層
- 埋立土A層
- 黒色土・黒色粘質土
- 埋立土A層後の自然堆積層
- 開港期（明治5年）以降の自然堆積層
- 開港期前の自然堆積層（真層含む）
- 砂層（トレンチ7で確認）
- 埋立土黒色土層（トレンチ7・8で確認）

図面内容：横断断面図、P10 横断部、仮ベント部、仮斜路部、港トレンチ1、港トレンチ2、セクション位置

縦断断面図（左側）：
縦断断面図1
縦断断面図2

縦断断面図（右側）：
縦断断面図3
縦断断面図4
縦断断面図5
縦断断面図6
縦断断面図7
縦断断面図8
縦断断面図9

スケール：0 10m 20m

図2 各トレンチの東西セクション図(1/125)及び『東京五十分之一実測図』(明治20年)(1/1000)重ね図(仮斜路部:JR東日本提供)

【参考】 4街区 I 区 調査状況



I 区開業期石垣検出状況



I 区南壁築堤横断面

4街区信号機土台部とトレンチ7張り出し遺構の比較について



4街区信号機土台部 平面



4街区信号機土台部 南側側面



4街区信号機土台部 角材十字基礎



トレンチ7張り出し遺構 平面



トレンチ7張り出し遺構 南側側面



トレンチ7張り出し遺構 角材検出状況

4街区信号機土台部検出標高：T.P + 2.2m、トレンチ7 張り出し遺構検出標高：T.P + 2.1m

確認調査結果を踏まえた高輪築堤の価値・継承のあり方について
(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、JR東日本によるとりまとめ資料)

【別紙2】

凡例
■:現地保存箇所（史跡指定地）
■:現地保存箇所（指定地以外）
※一部未検出箇所を含む

■:移築保存箇所
■:記録保存箇所
■:確認調査箇所（トレンチ）

■:北周辺地区土地区画整備事業
（調査・保存等検討委員会部会①範囲）

第二東西連絡道路

高輪ゲートウェイ駅

歩行者専用道

環状4号線

1街区

2街区

3街区

4街区

5街区

6街区

国道15号（第一京浜）

：確認調査箇所

1街区北部

1街区一般築堤部

2街区一般築堤部（公園部）

2街区一般築堤部

2街区（北横仕切堤）

3街区一般築堤部

3街区（第7橋梁部）

4街区（南横仕切堤）

4街区一般築堤部

4街区（信号機土台部）

4街区一般築堤部

5・6街区一般築堤部及び一部張り出し遺構

6街区（北横仕切堤）

出土状況

未検出

初期バラストが残存

最上部に創業時のバラストが残存
枕木痕が残存
山側石垣が残存

山側石垣が残存
・希少性が高い・連続性良好
・遺存度良好・歴史的層積性あり

我が国最初の信号機の
遺構でありきわめて
希少性が高い

※一般築堤部という表現については調整中

調査・保存等
検討委員会

2020年11月9日「高輪築堤の保存の方針について」
○「保存」を「現地保存」「移築保存」「記録保存」とする
○保存方針は「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的層積性」などの観点から定める
2021年3月22日「高輪築堤の文化財的評価と保存の方針について」
○記録保存の調査を行っていく中で重要な遺構が発見された場合には移築保存もしくは現地保存を検討
○記録保存は、現地保存を除く部分が対象
2021年11月10日「高輪築堤跡の調査の方針について」
○横仕切堤の文化財的価値は高輪築堤と同等

2021年4月27日「第17回高輪築堤調査・保存等検討委員会 議事録」
○北横仕切堤は遺構として非常に重要
○南横仕切堤と同様に現地保存したいが、様々な対応を
している上で残すことが難しい
○移築保存を前提とした記録保存を検討

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

検討中

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）」（文化財的価値について）※改定案協議中
○1～4街区と同等の文化財的価値を有する
○高輪築堤の構造の多様性を示す貴重な遺構
○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

有識者
検討会議

○日本の近代化の出发点、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、日本の近代化の出发点という観点から歴史的価値がある
○重要な文化財は「典型的なもの」「特徴的なもの」が選ばれている
※「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」より一部抜粋 詳細は別紙2-2

確認調査の結果を踏まえ高輪築堤の価値・継承の
あり方について今回ご議論いただきたい

保存方針

現地保存

記録保存

現地保存
※事業者発議による

記録保存

現地保存

記録保存

移築保存
※現地保存は現実的ではないことを説明済

記録保存

現地保存

築堤に支障しないように構造物
の計画変更
△T.P.+4.0
△T.P.+2.8
（現地断面）
変更前
△T.P.+4.0
△T.P.+2.8
（現地断面）
変更後

方針を
踏まえた
取組み

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
A
A'
建物計画の大幅な計画変更
区画調整の上下空間の利用
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
北横仕切堤に支障しないように
歩行者デッキの計画を変更

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

検討中

凡例
■:土地区画整理事業範囲
■:海側石垣掘りライン
■:山側端石垣・土坡ライン
実線：確認済みライン
点線：想定ライン

約1,575m

高輪ゲートウェイ駅

品川駅

1街区

2街区

3街区

4街区

5街区

6街区

公園部
40m

第7橋梁部
80m
第7橋梁橋台部 20m
連続する南北の築堤部
60m（30m×2）

第7橋梁部北横仕切堤

第7橋梁部南横仕切堤

信号機土台部
（移築保存）

第8橋梁部北横仕切堤

国道15号

泉岳寺駅

525m

現地保存箇所合計（525m）
■：現地保存箇所（史跡指定地）
（120m）
■：現地保存箇所（指定地以外）
（290m）
■：現地保存箇所（6街区南部）
（115m）
■：移築保存箇所
■：記録保存箇所（一部現地保存）
■：記録保存箇所

※現地保存箇所は一部想定箇所含む

10

■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

2027
年度

現地公開
【①第7橋梁部】



象徴的な風景を現地で直接見る場
(日本の鉄道史、近代化歴史)

展示スペース



鉄道はじまりの「29km史」を紹介

展示

体験

2027年

【⑥駅前案内機能】
(高輪ゲートウェイ駅、泉岳寺駅)



出典: tactilestudio
https://tactilestudio.us/

案内

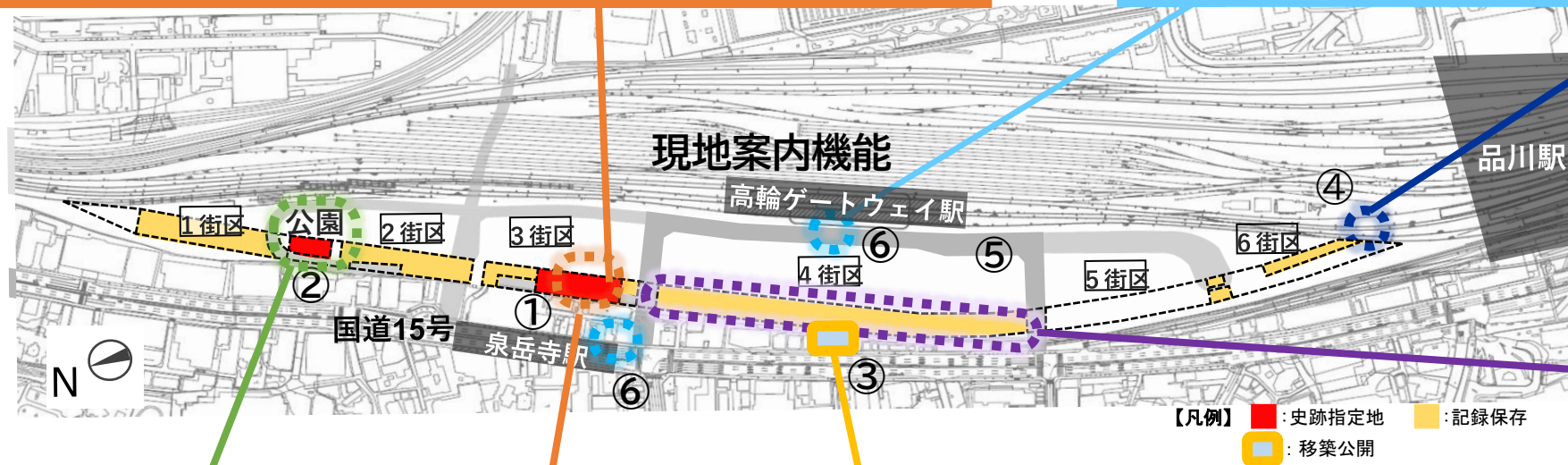
2030
年度以降

【④情報発信施設】
(約300㎡)



日本各地の魅力や
高輪築堤、地域の
魅力等の情報発信

情報



整備済

2024
年度

【⑤築堤石を活用したランドスケープ・体験学習機能】



新東海道プロムナード
における築堤の歴史を
感じさせるAR体験施設
や築堤石をランドスケープ
として活用する

展示

体験



2027
年度

現地公開
【②公園部】



公園のなかで築堤を身近に感じる

展示スペース



水面からの特別な眺め、
Miceの会場としても活用

展示

体験

2033
年度以降

移築公開
【③信号機土台部】



まちのシンボルとして広場に
信号機を復元し展示コンテンツとして活用

展示

※詳細検討中

2027
年度

**区画道路2号
歩行者専用道化**

遺構への影響軽減
の観点等から、計画
を見直し歩行者専
用道として整備



鉄道歴史関連

- 展示**
- 体験**
- (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)旧横濱鉄道歴史展示(桜木町)
横浜を中心とした、新橋～横浜間約29kmの歴史展示



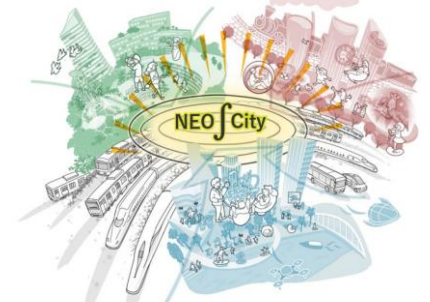
品川まちづくり
(2025.3.27まちびらき)



基盤整備事業



国際交流拠点・品川
の実現

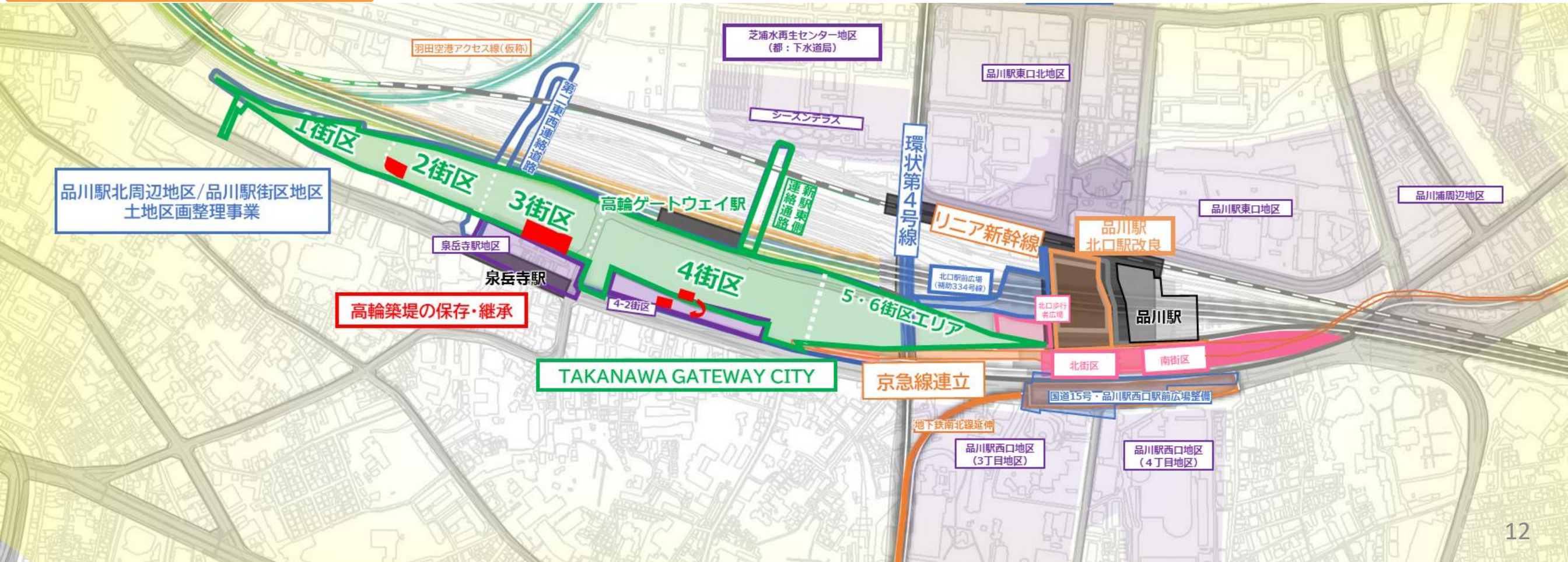


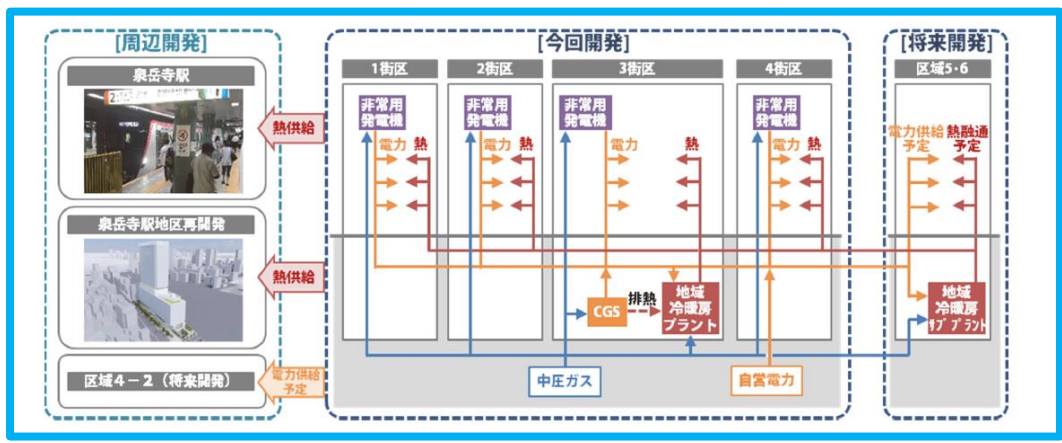
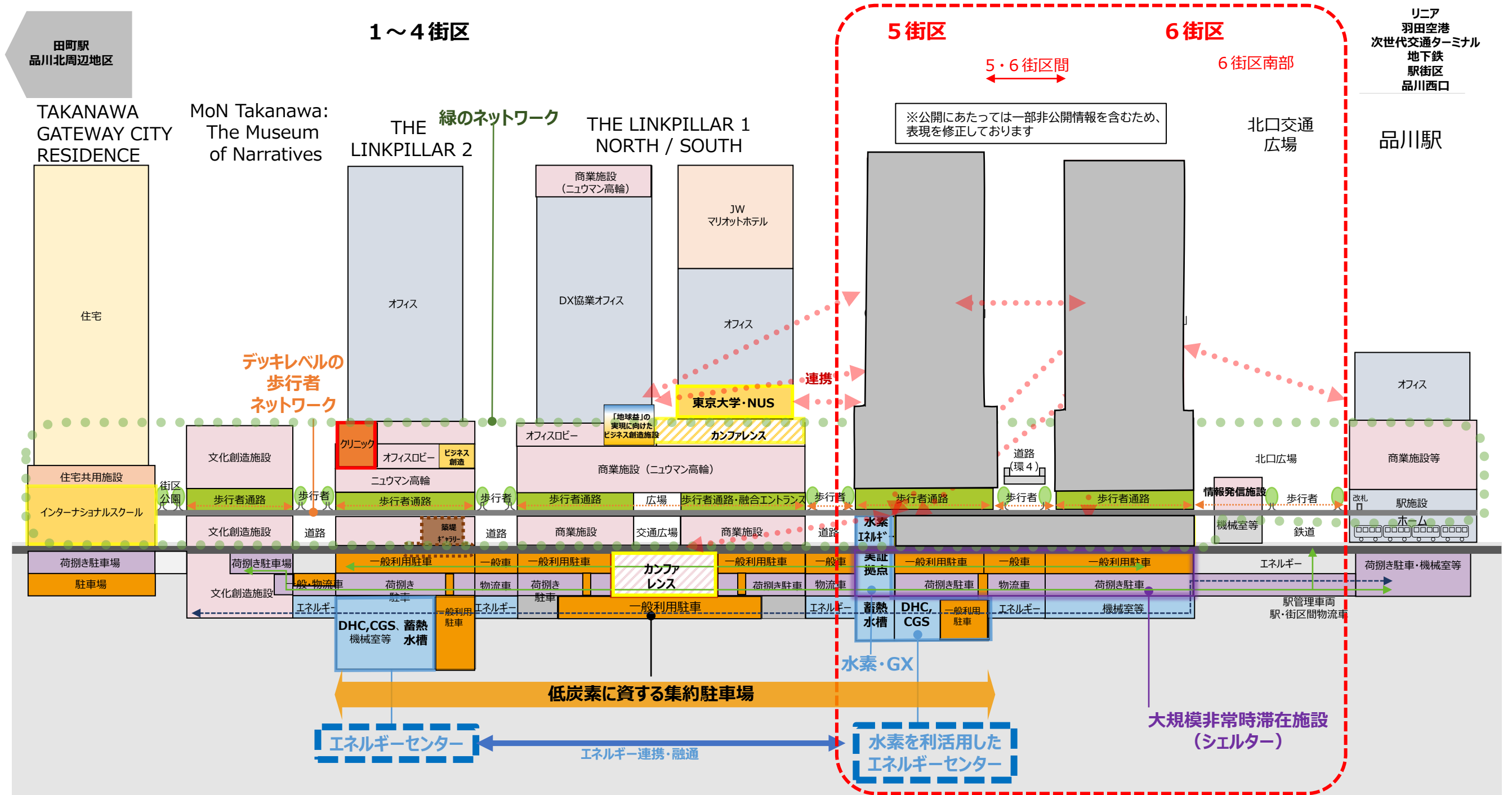
出典：品川駅 えきまちガイドライン 創造編 2023

車両基地再編(2009～)



高輪築堤の保存・継承





品川駅周辺地区地区計画企画提案書(2018)より

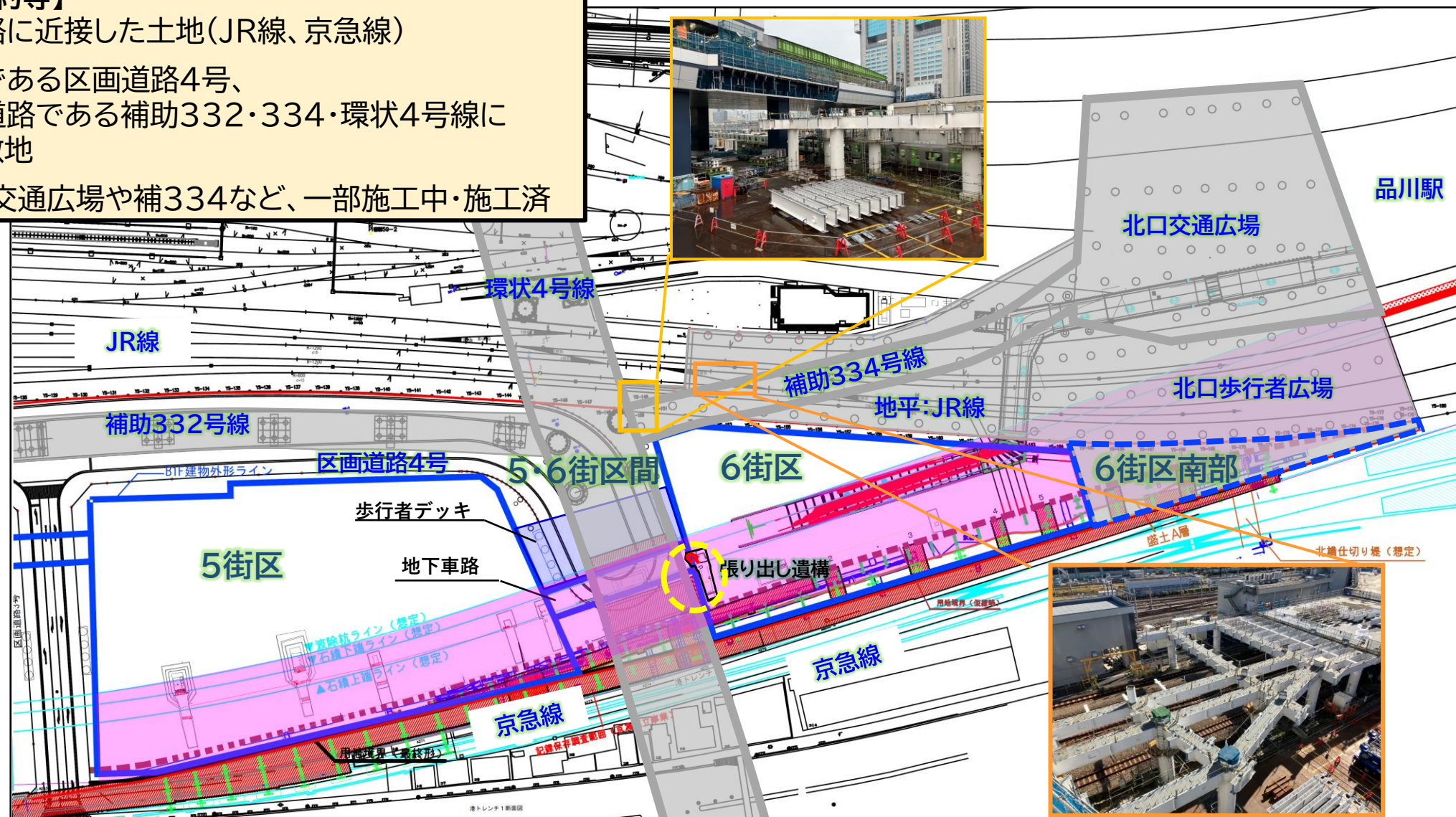


※5・6街区は事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

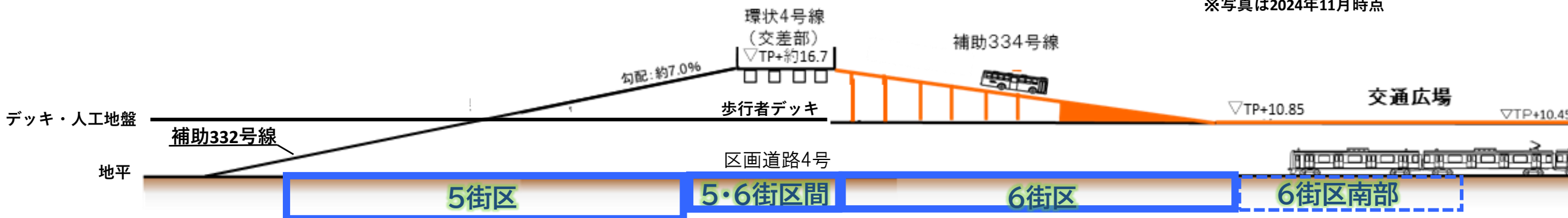
「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン2021」より

【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

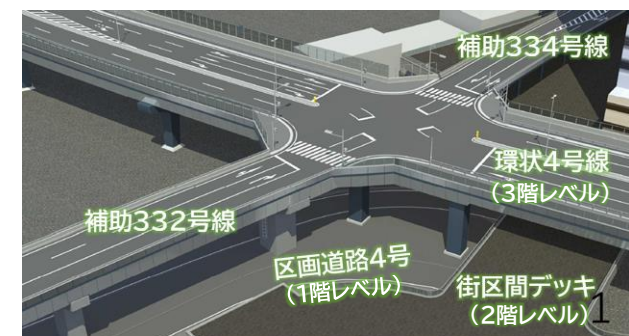


※写真は2024年11月時点



【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



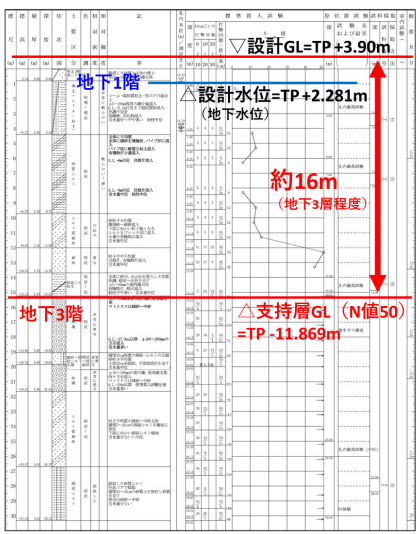
※現時点のイメージであり、今後変更となる場合があります 15

【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

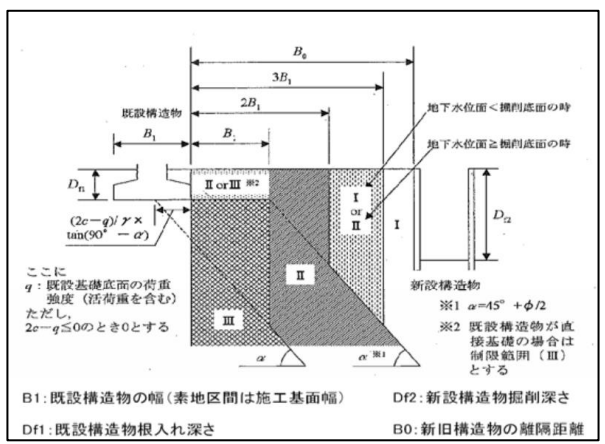
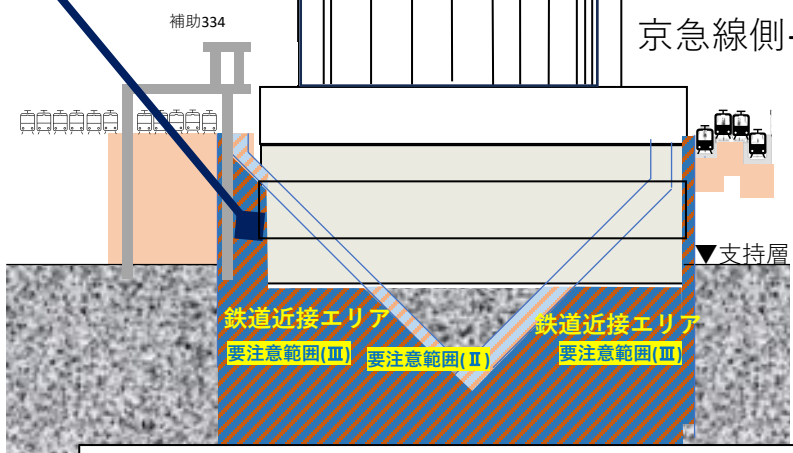
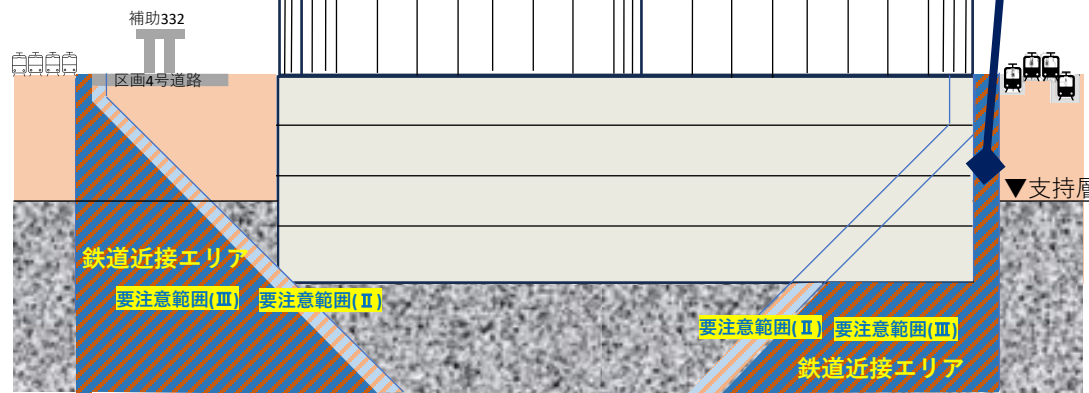
▼航空法高さ制限T.P.=+160.23m

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

←JR線側

京急線側→



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）

近接程度の区分		対策および計画管理内容
区分	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良いが、まれに影響があると考えられる範囲。	新設構造物の対策を原則として実施するとともに、既設構造物の変位、変形量を推定し許容変位量との比較を行う等影響度を検討した上で、状況に応じて既設構造物側の対策を実施する。また、工事を安全に進めるため、対象となる既設構造物および周辺地盤や新設構造物の挙動を必要に応じて計画管理する。
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。	新設構造物の対策は必ず実施するとともに、既設構造物の変位、変形量を推定し許容変位量との比較を行う等影響度を検討した上で、原則として既設構造物側の対策を実施する。また、工事を安全に進めるため、対象となる既設構造物および周辺地盤や新設構造物の挙動を必要に応じて計画管理する。

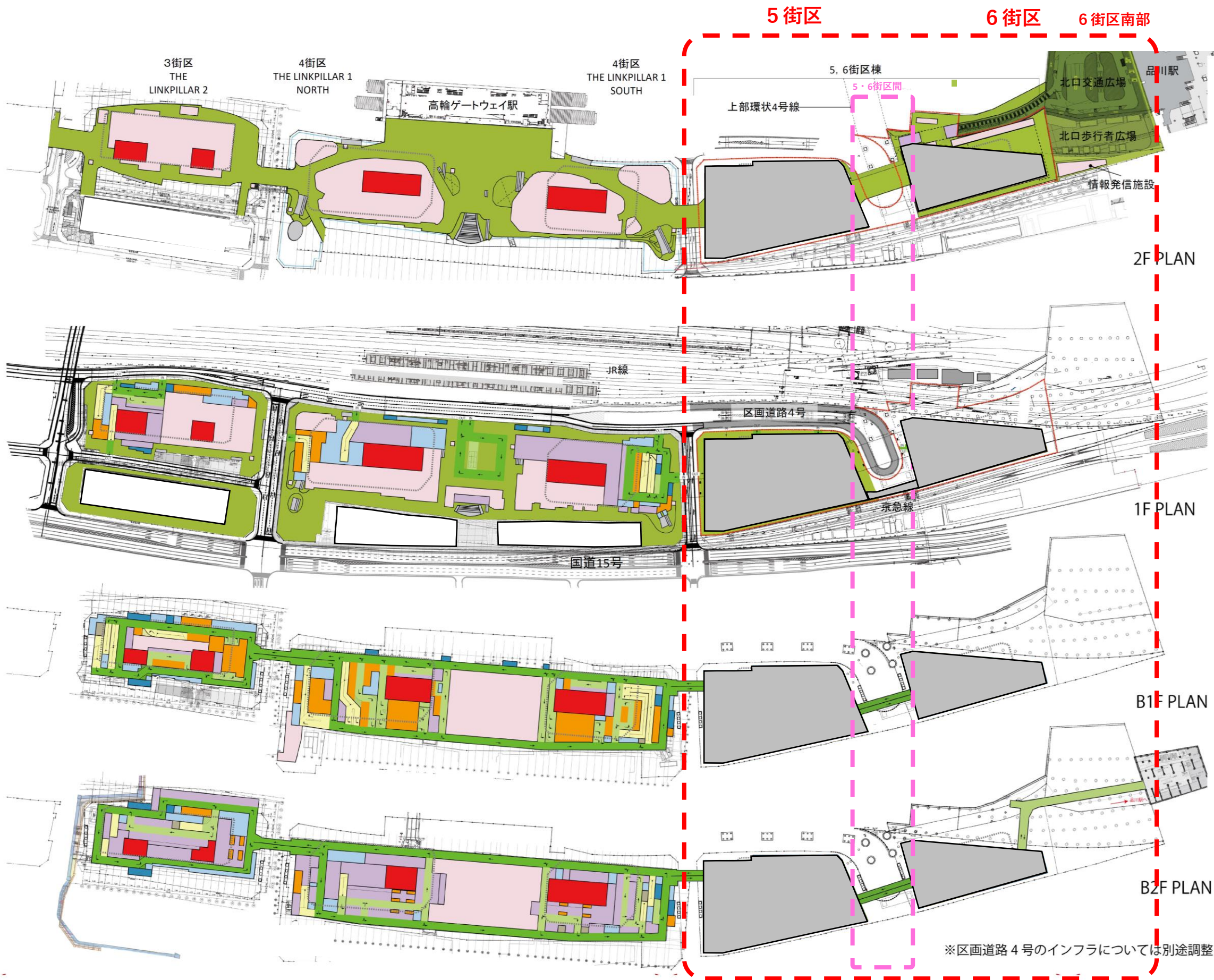
近接程度の区分と対策内容

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して良いが、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

※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

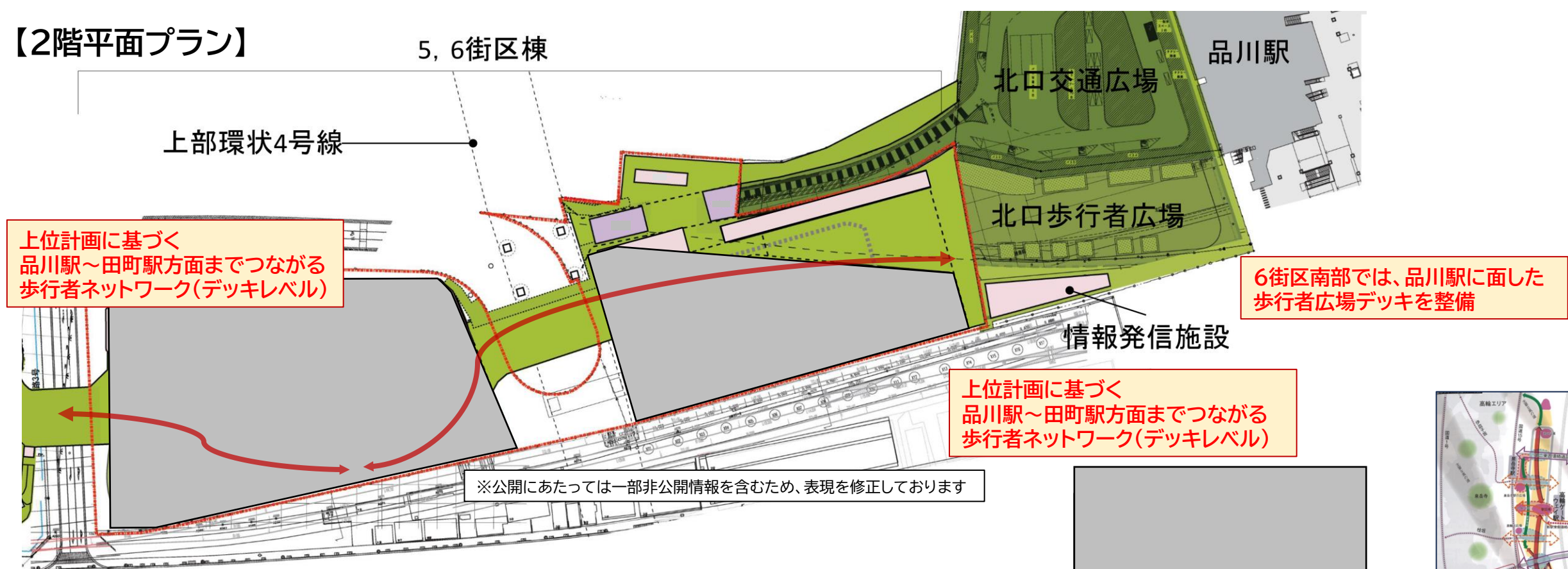
※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております



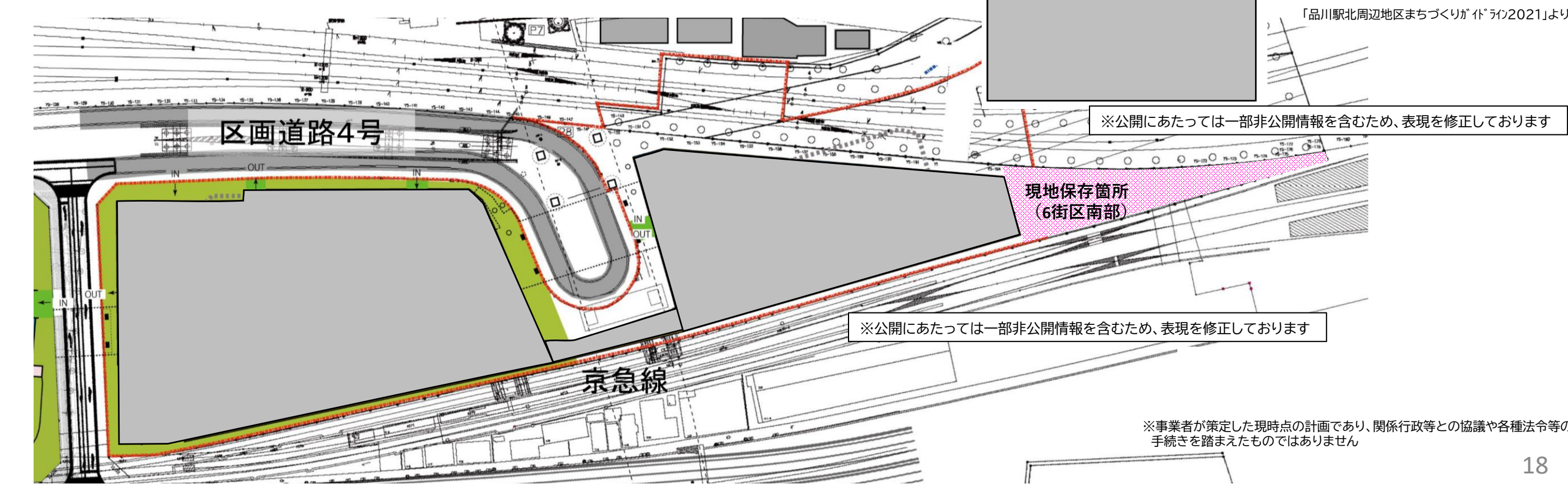
※5・6街区は事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

※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

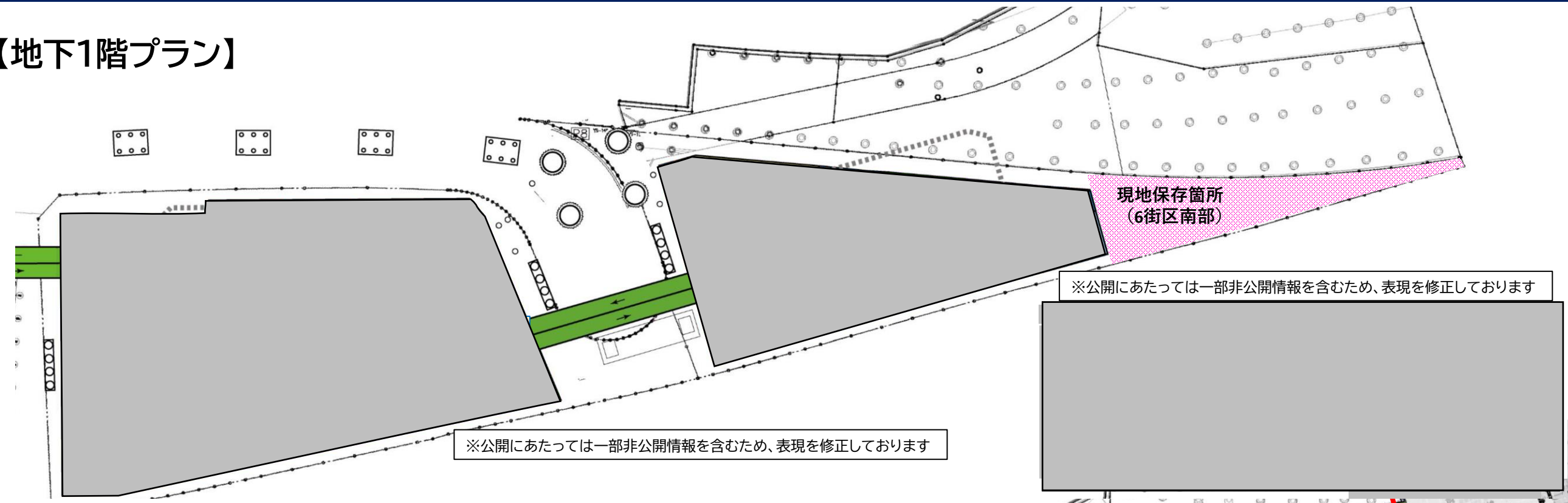
【2階平面プラン】



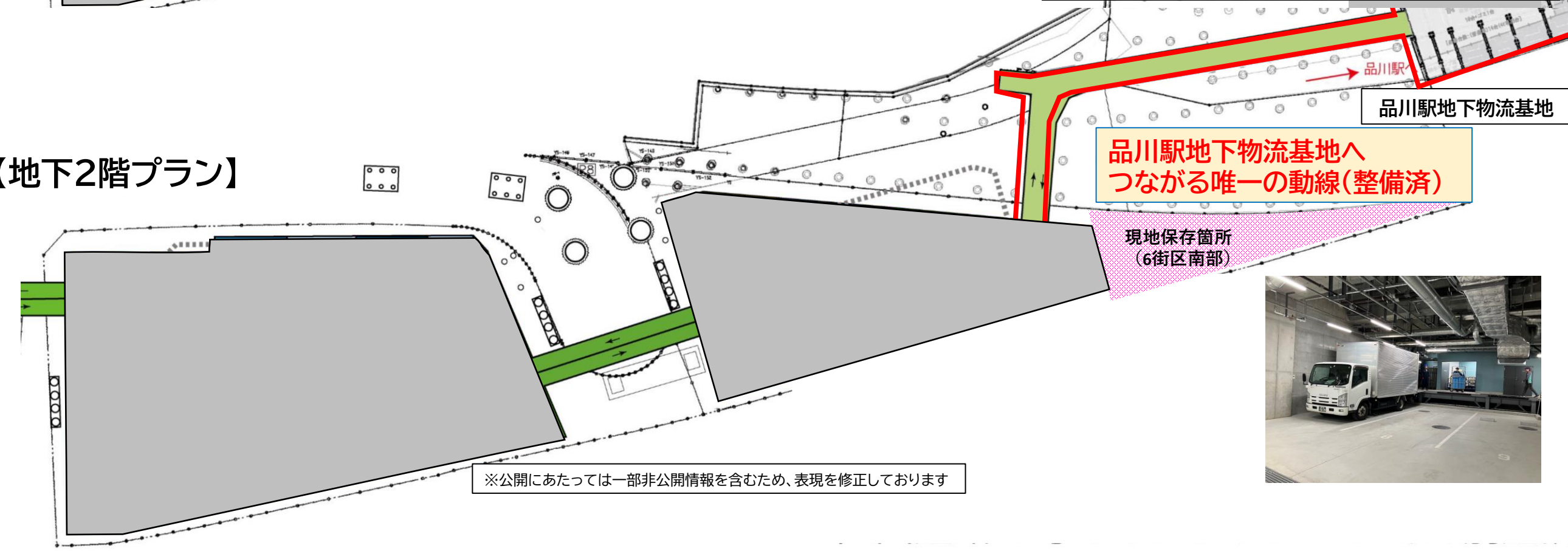
【1階平面プラン】



【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

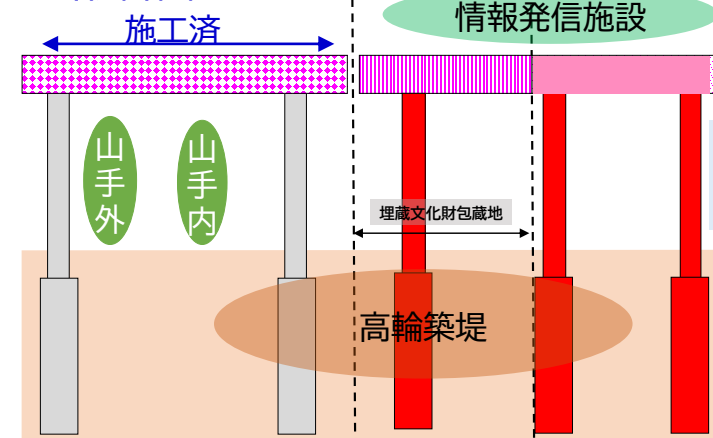
6街区南部における計画見直しを含めた現地保存の検討

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)

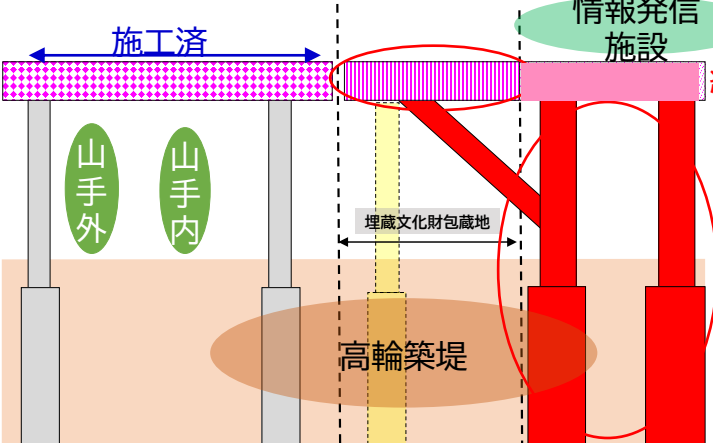
見直し①

○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

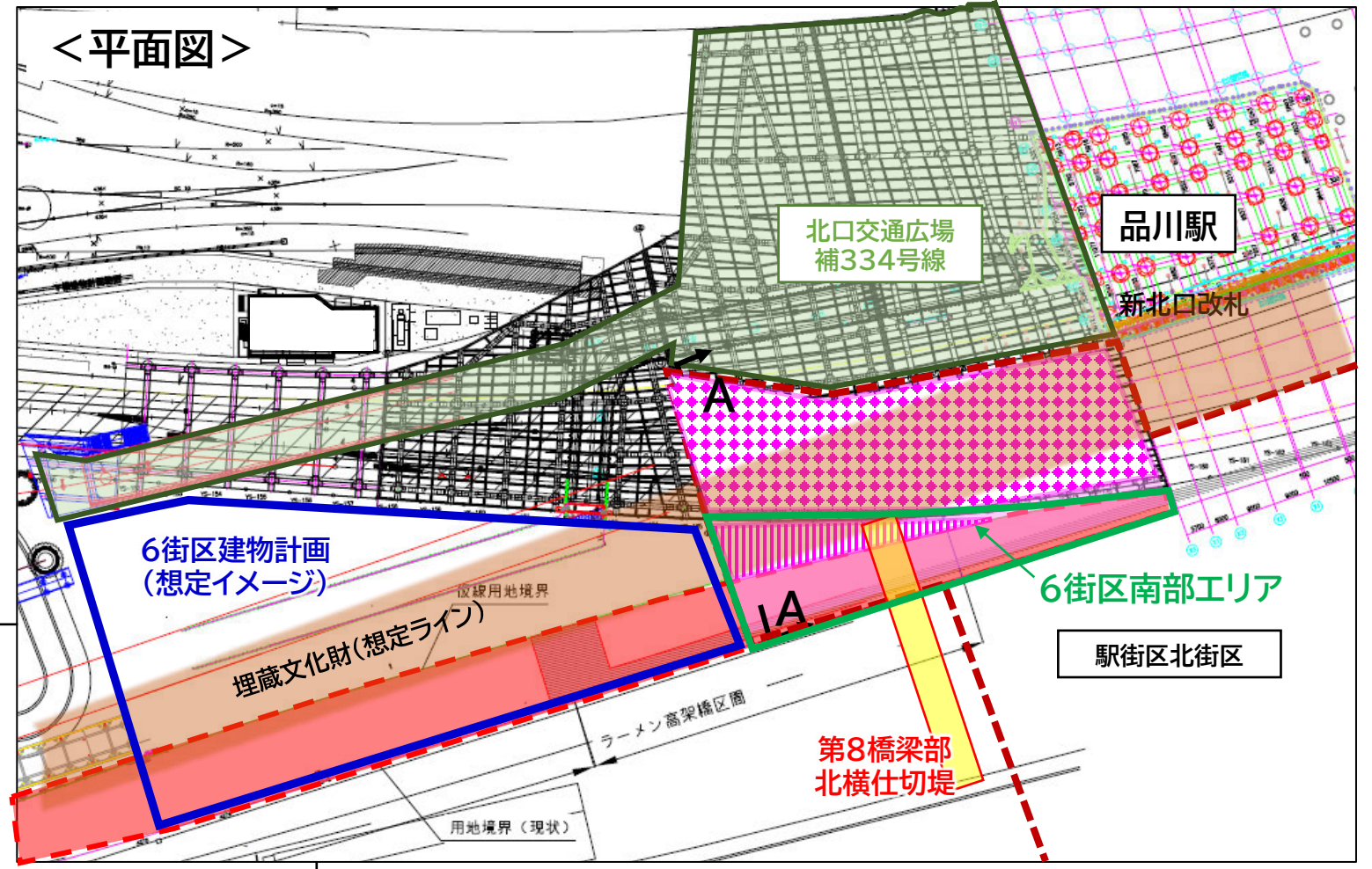
＜計画見直し＞



高輪築堤への支障を避けるため、
特殊な構造架構

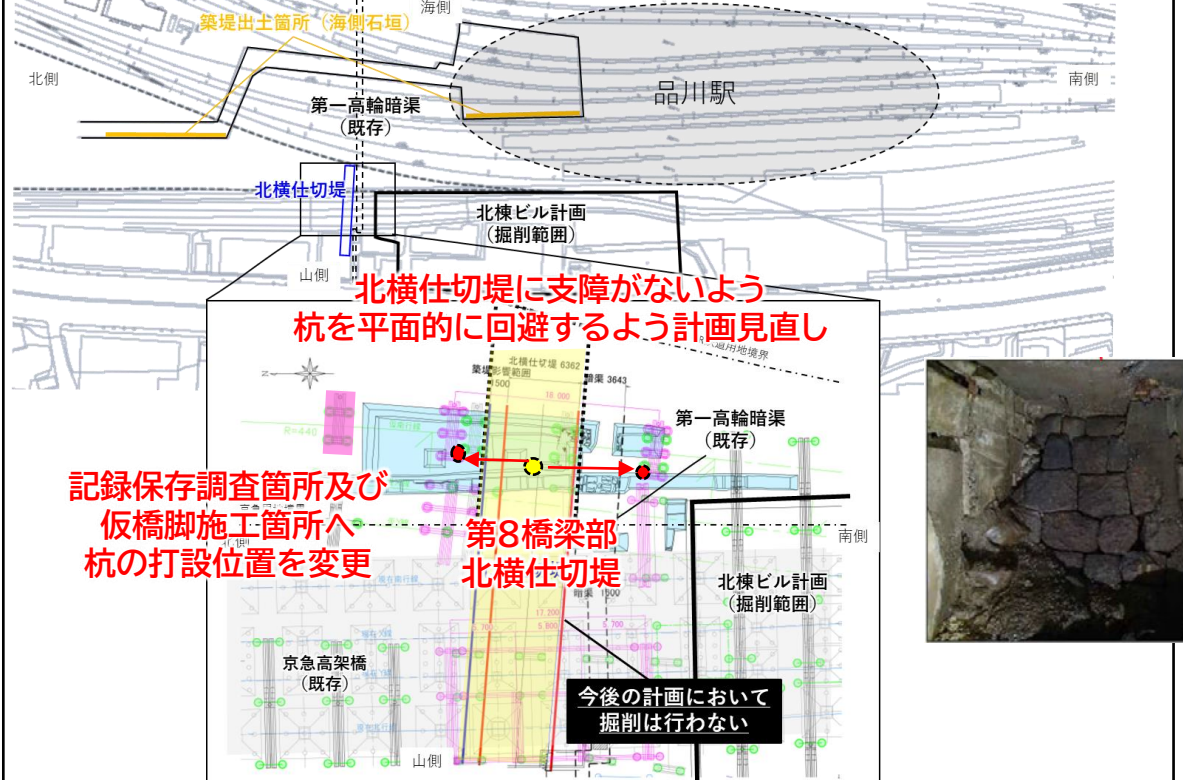
- 同規模建物に比べ杭・基礎・鉄骨サイズアップ
- 情報発信施設の整備範囲の見直し

＜平面図＞



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

＜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＞

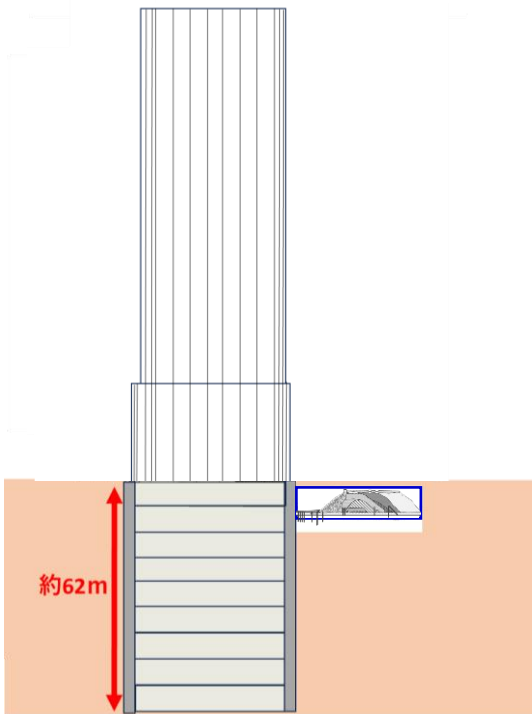
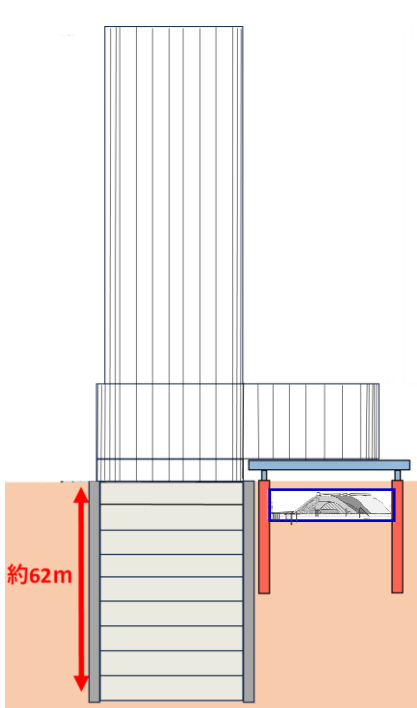
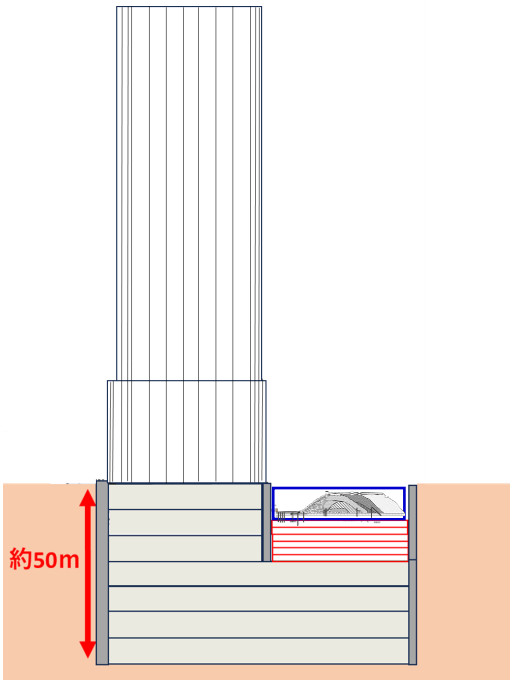
開発計画と現地保存の物理的な両立の検討パターン

以下の3つの方法で検討を実施した

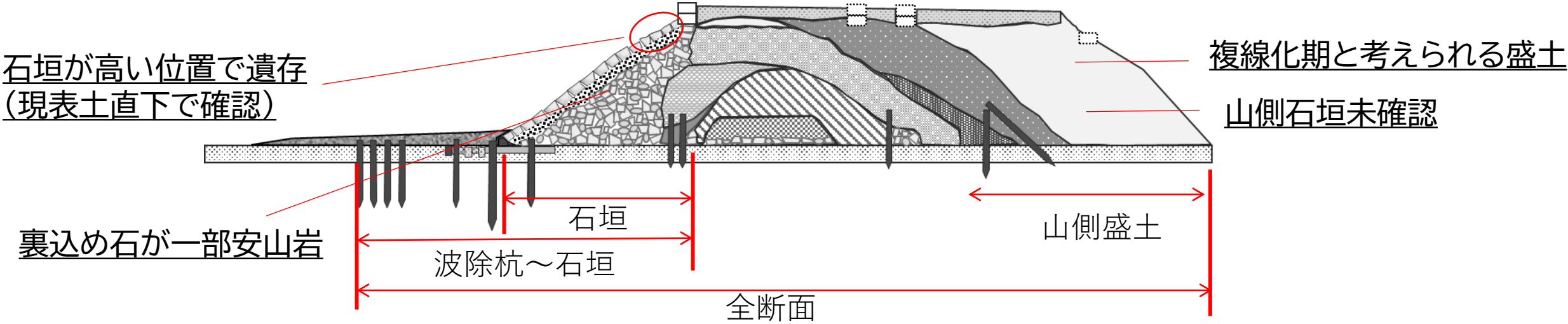
A案 築堤を受け替えて現地保存

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)



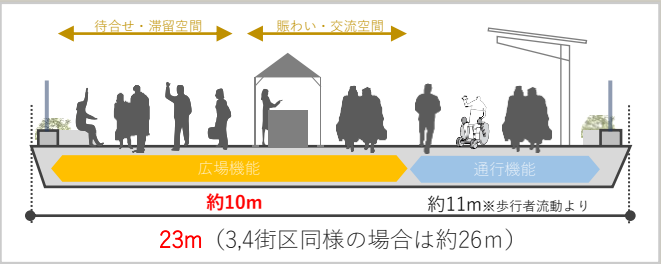
※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

5・6街区間における計画見直しを含めた現地保存の検討

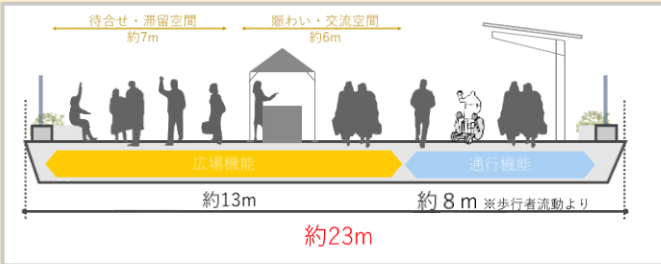
■現地の特徴及び課題：

- 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・機能を確保
 - ・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

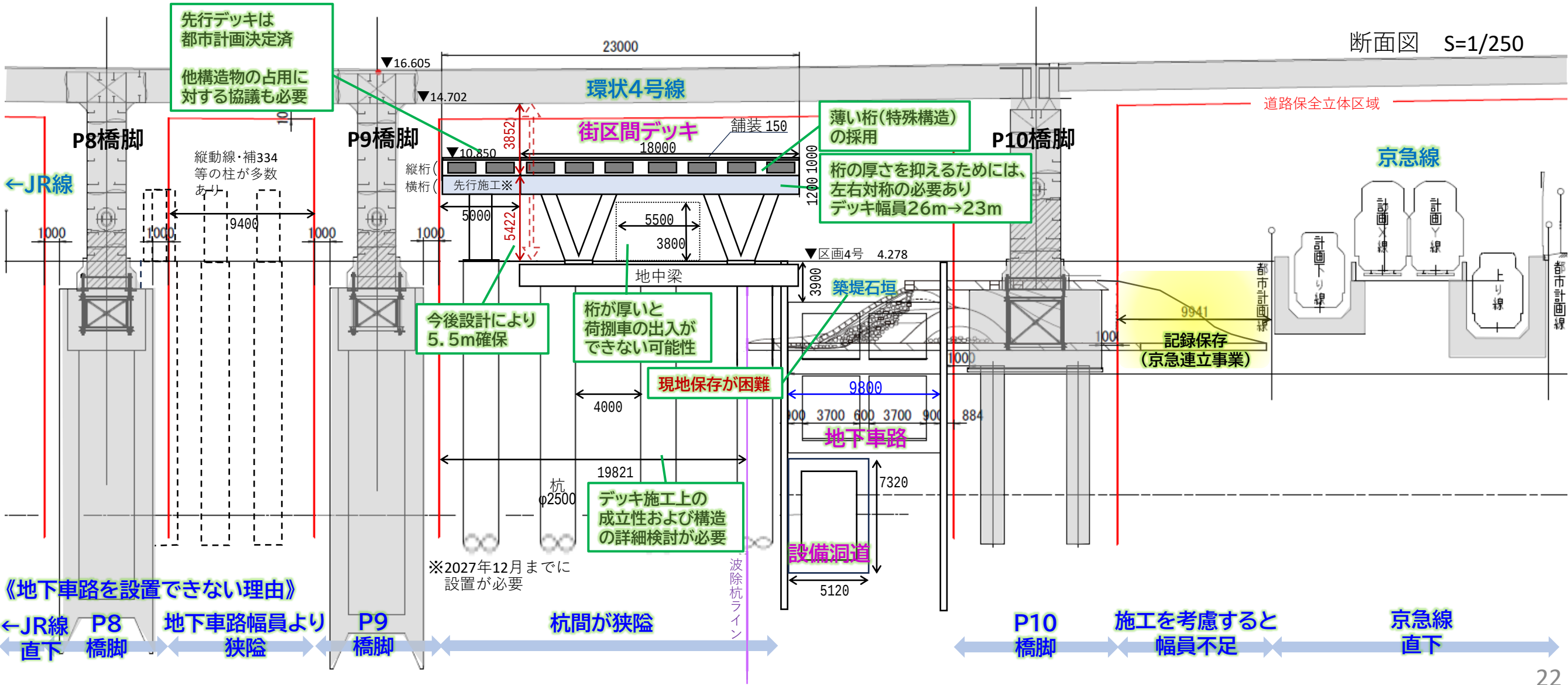


【参考】3・4街区間デッキ
(※都市計画提案協議資料より)



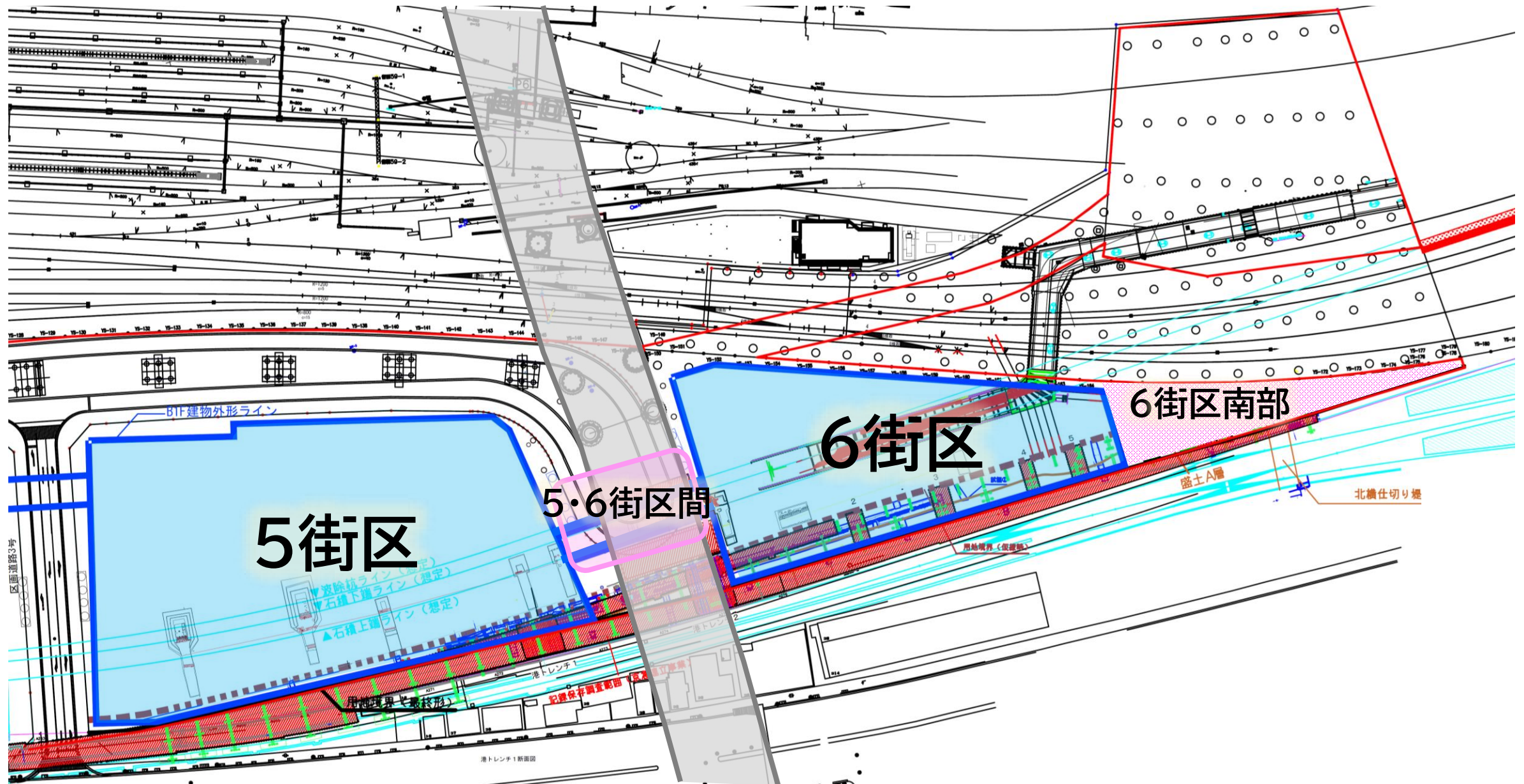
②高さ方向や構造的な制約条件

- ・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



※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



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

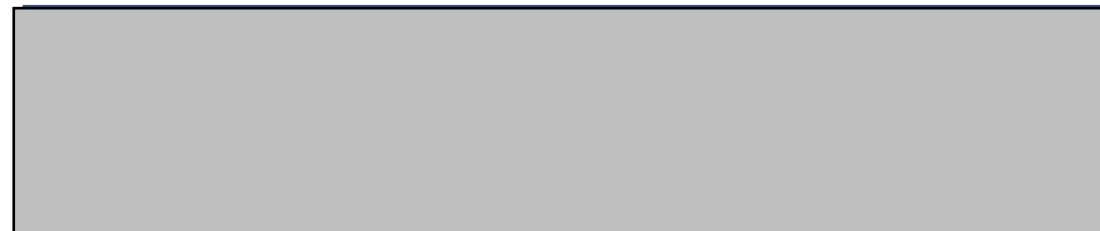
※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

地上階と地下階を縦動線でつなぐスロープ

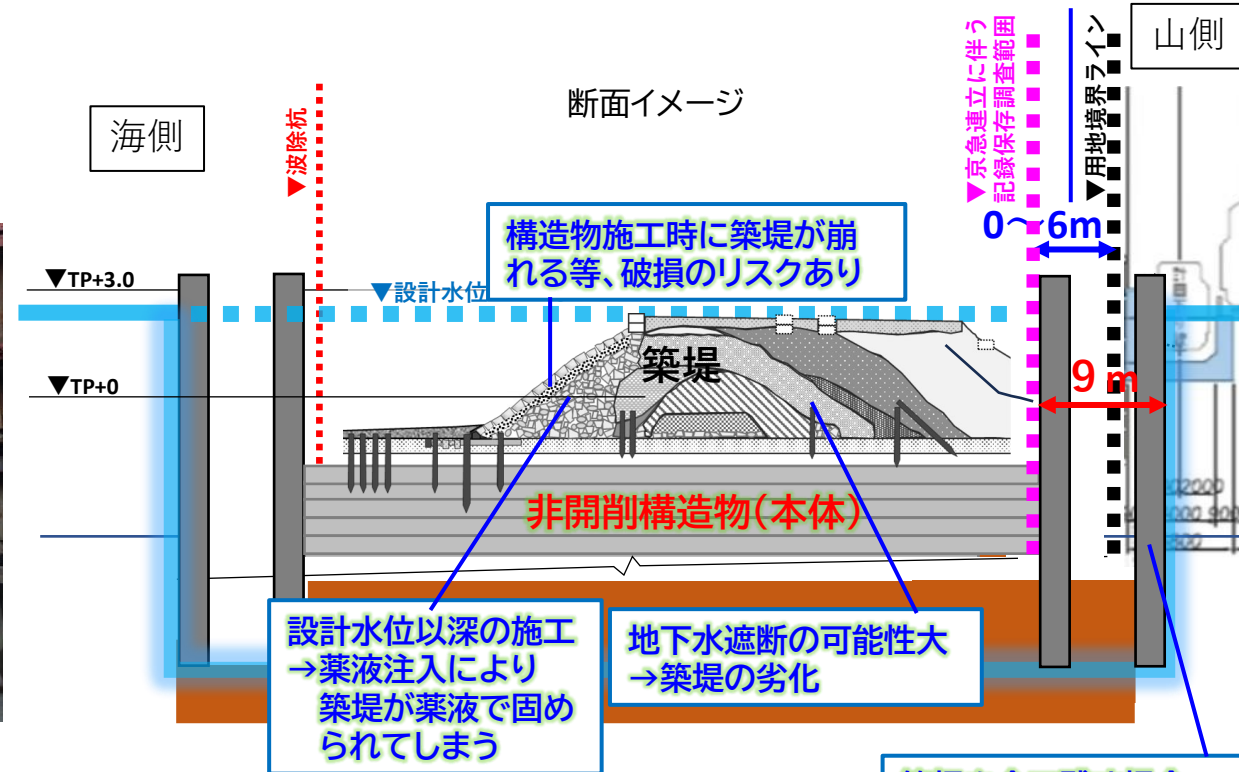
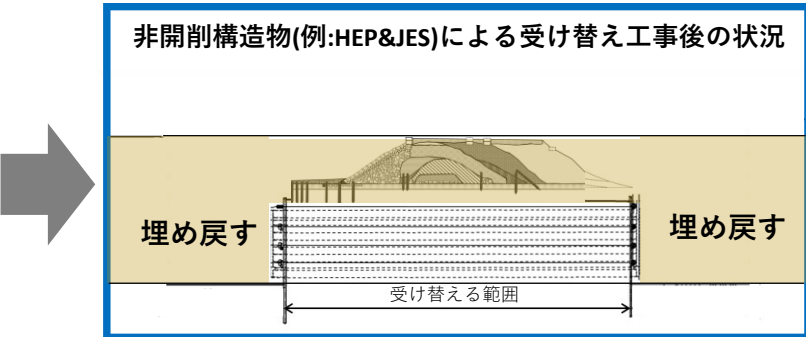
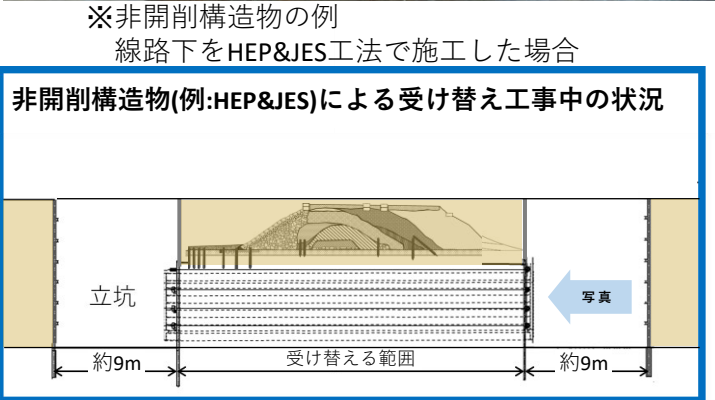
地上へつながる水素関連施設

※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

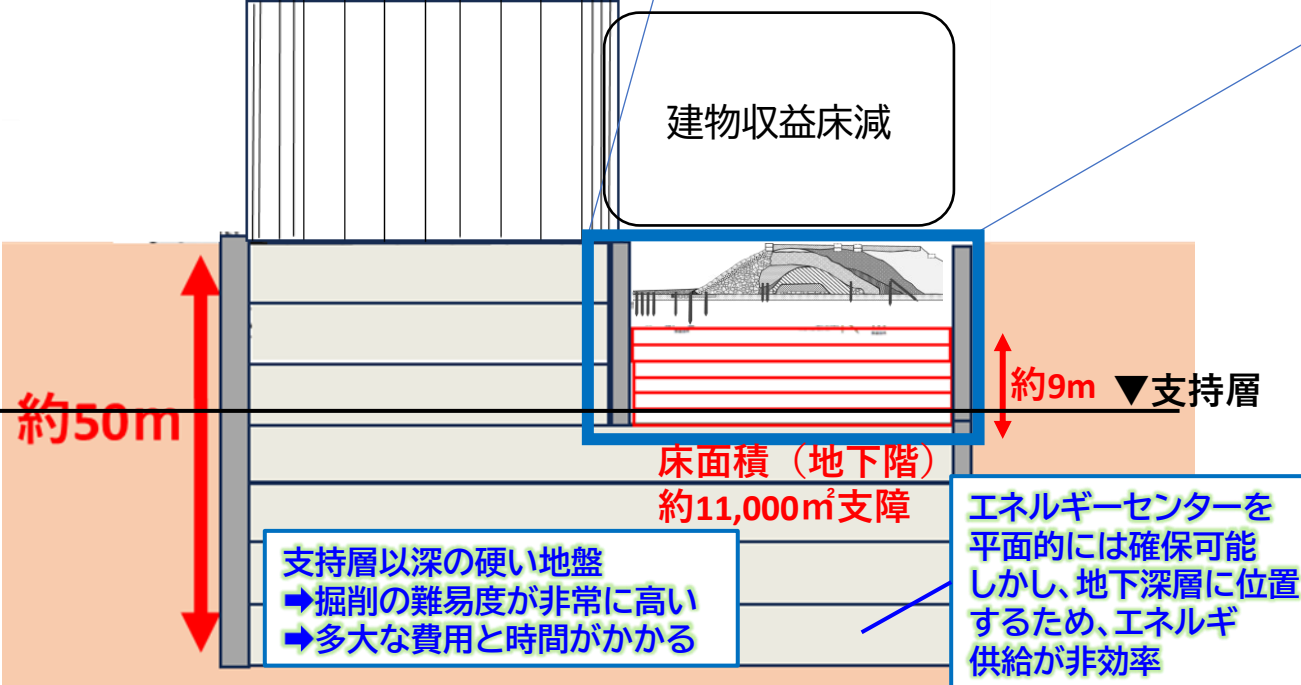


A案：
立坑を設けて、非開削にて構造物を構築して
築堤を受け替える
→150m延長の立坑を設ける



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

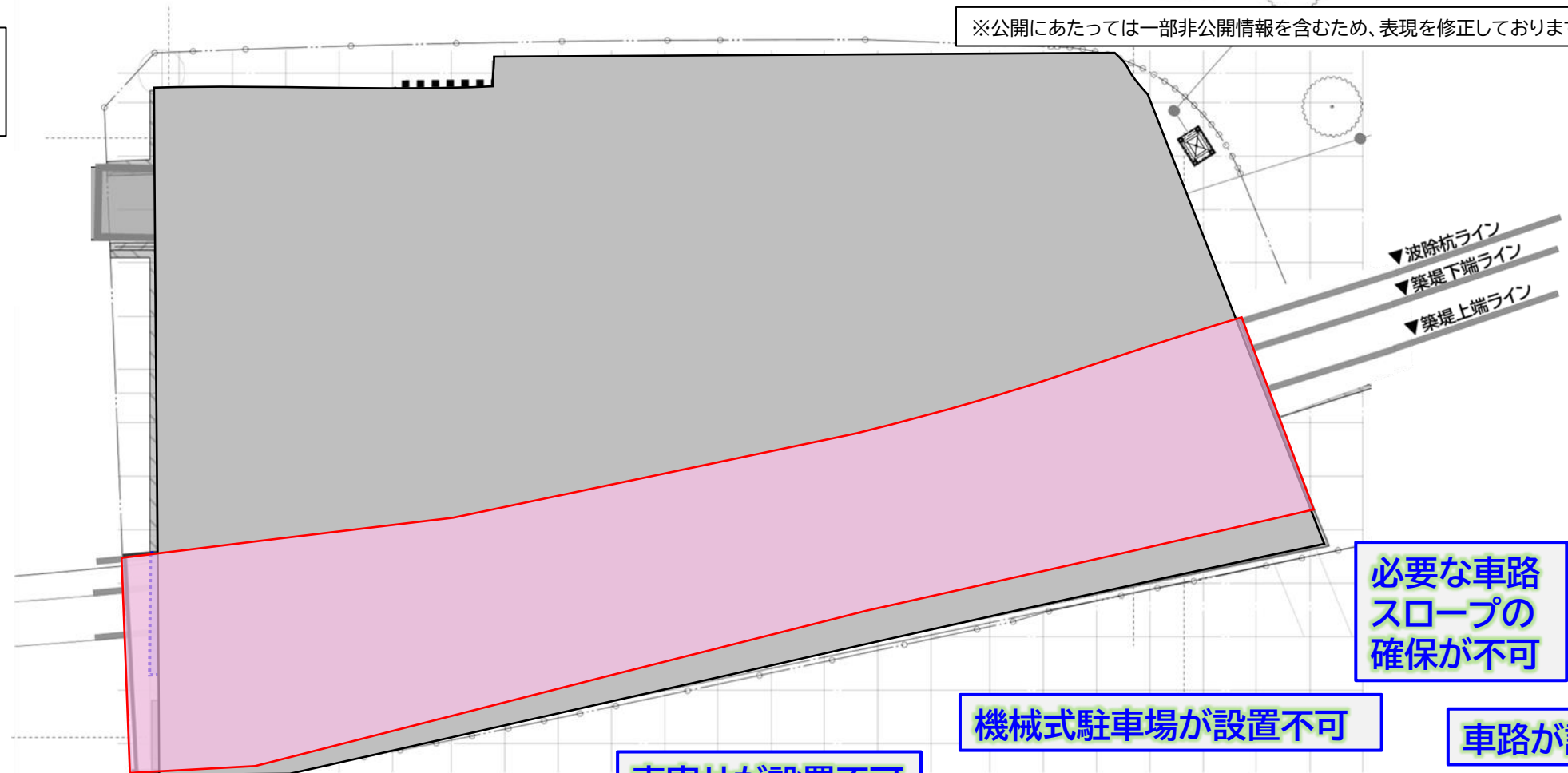


- 主な課題
- ・築堤の破損: 受け替えるための構造物施工時に上部の築堤が崩れる等、破損のリスクあり。
 - ・築堤の劣化: 設計水位(地下水位)以深の施工のため及び築堤破損抑制のための薬液注入、もしくは立坑構築により地下水が山側・海側方向で遮断される可能性大。
→地下水が遮断されると築堤の良好な保存環境が保てなくなる。
→築堤が薬液で固められてしまう。
 - ・受け替え工事費: 工事費が多大(約900億円規模を想定)
 - ・建物収益床の減: 築堤上部の1~5階設置不可(▲16,000㎡)

※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
地下1階平面図

※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



必要な車路
スロープの
確保が不可

機械式駐車場が設置不可

車路が設置不可

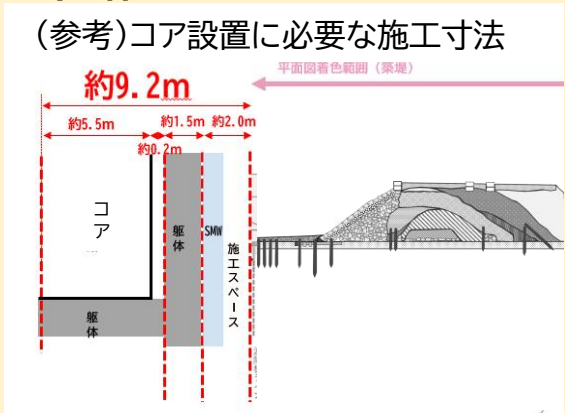
建物内の上下フロアを
つなぐエネルギー施設
が設置不可

必要な車路スロープの
確保が不可

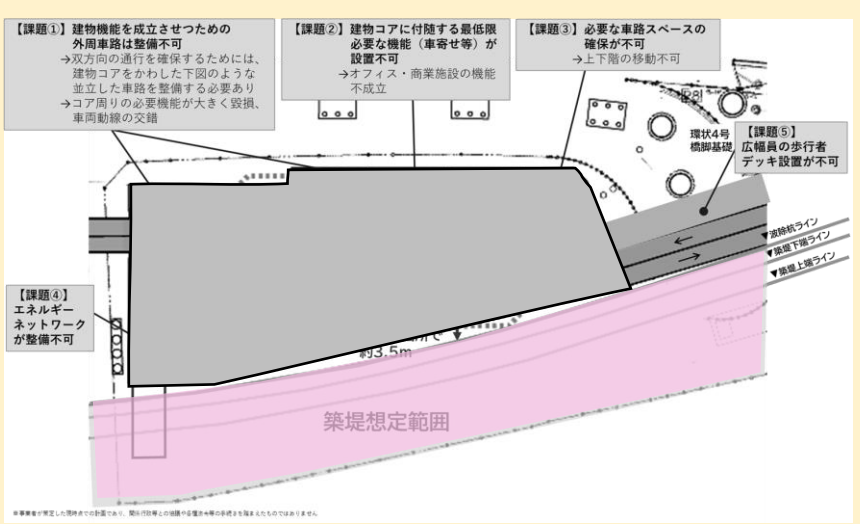
車寄せが設置不可

コアが設置できない

- 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

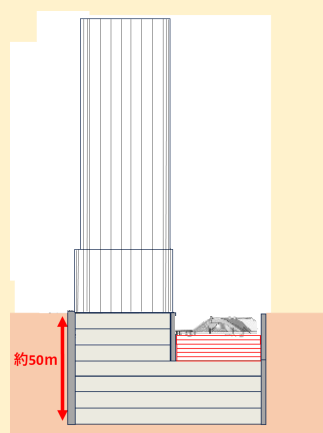


- 1～6街区・品川駅の車路ネットワークの確保不可

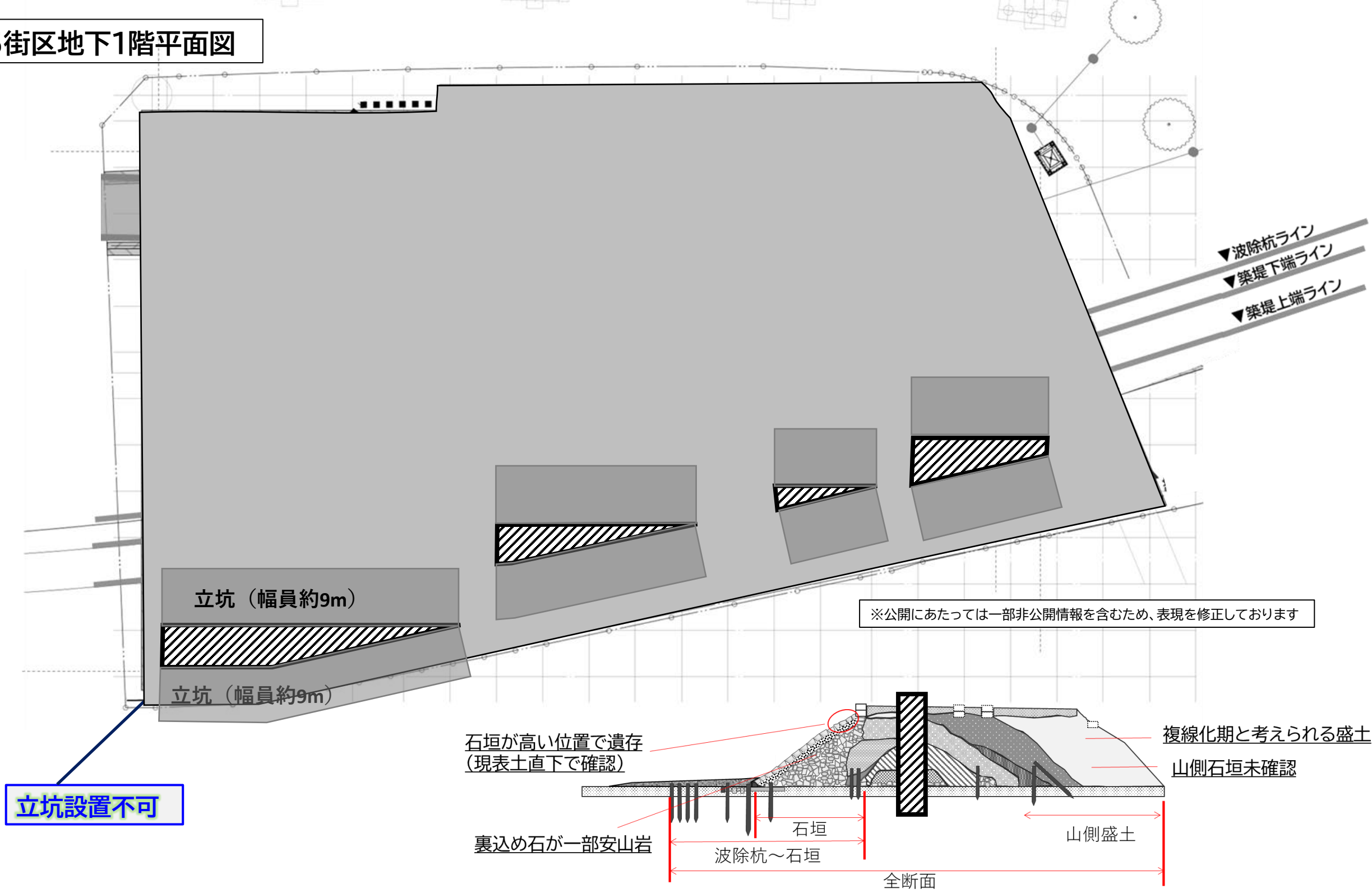


※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

- 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



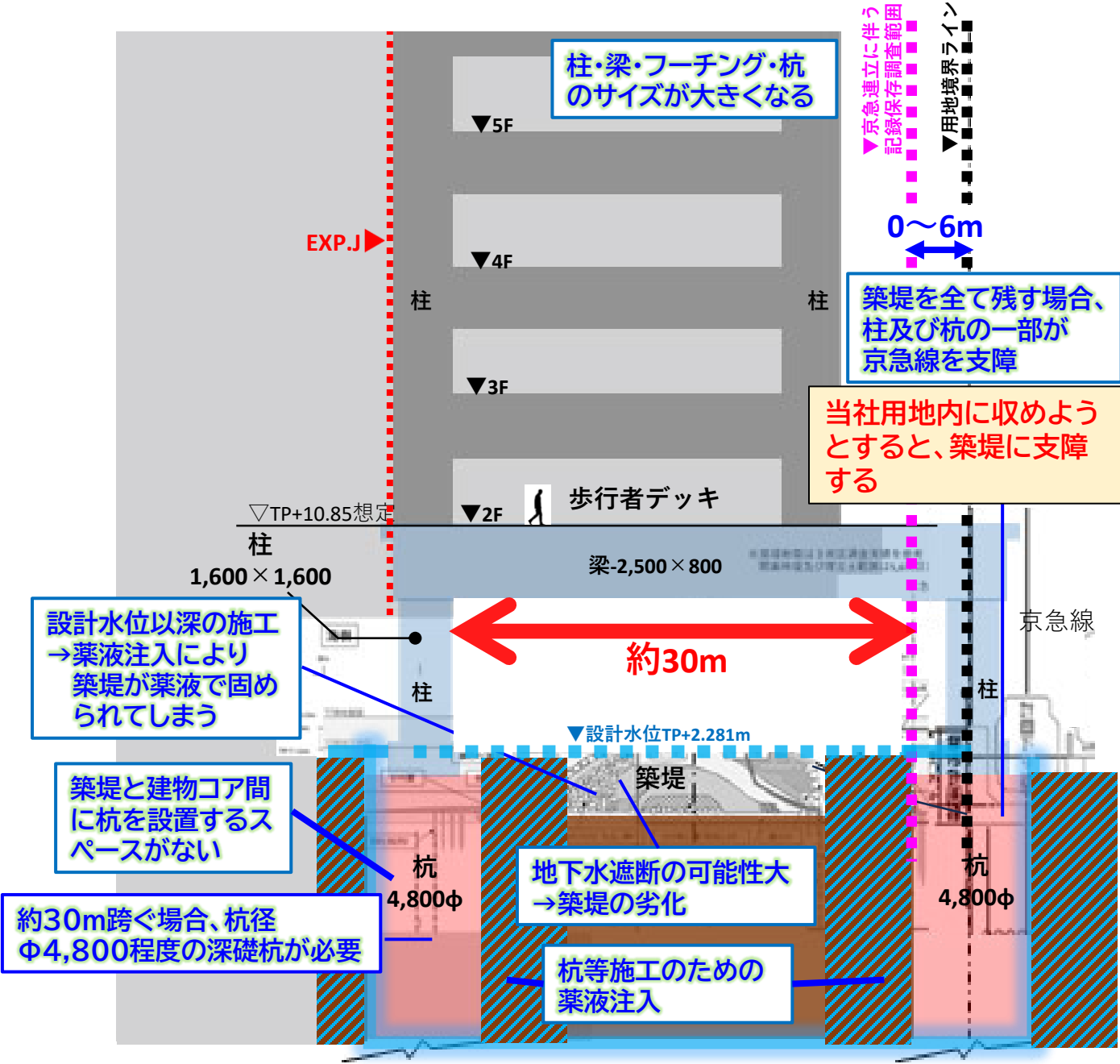
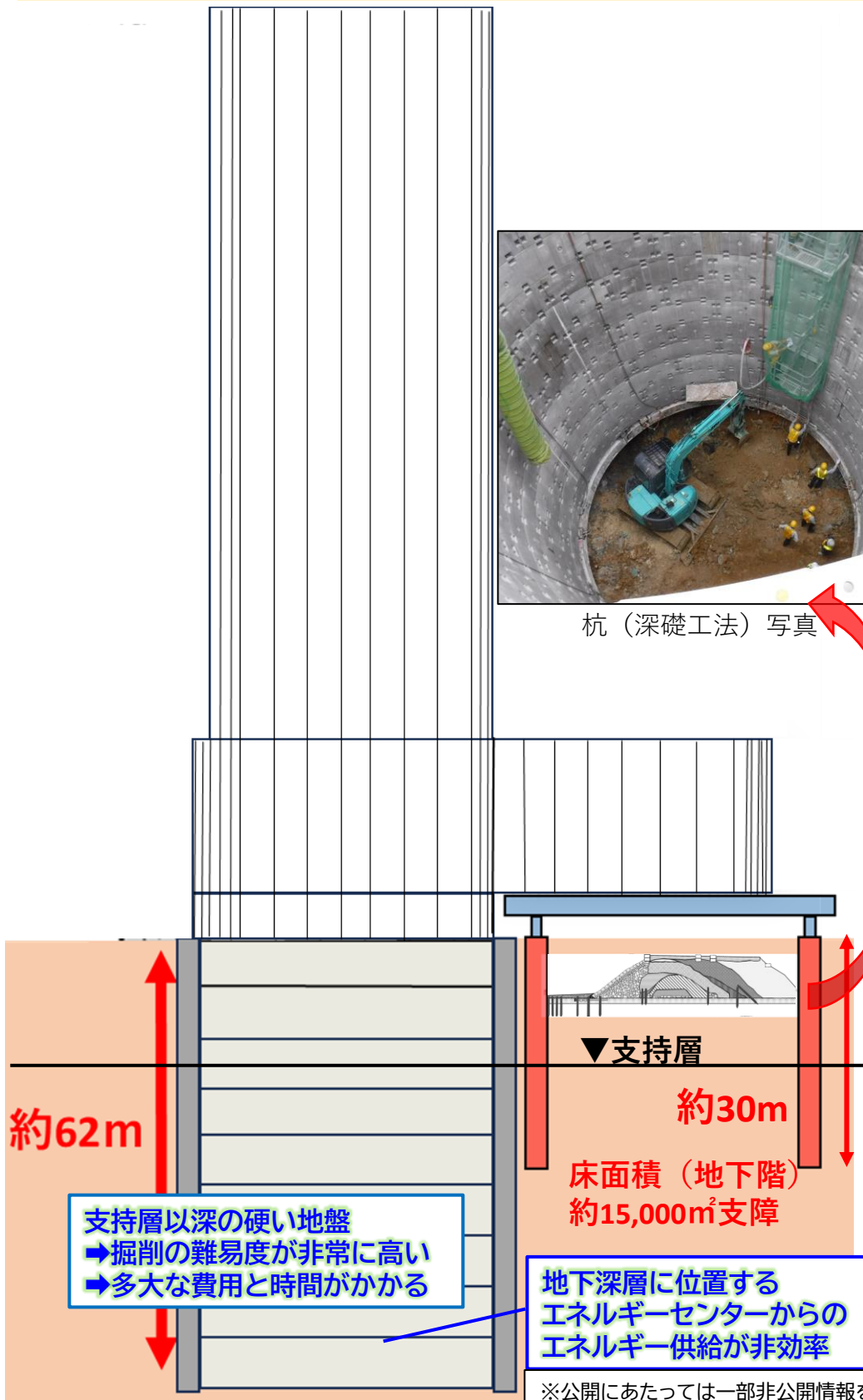
 の箇所(山側の一部)については、現地保存の可能性あり

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

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



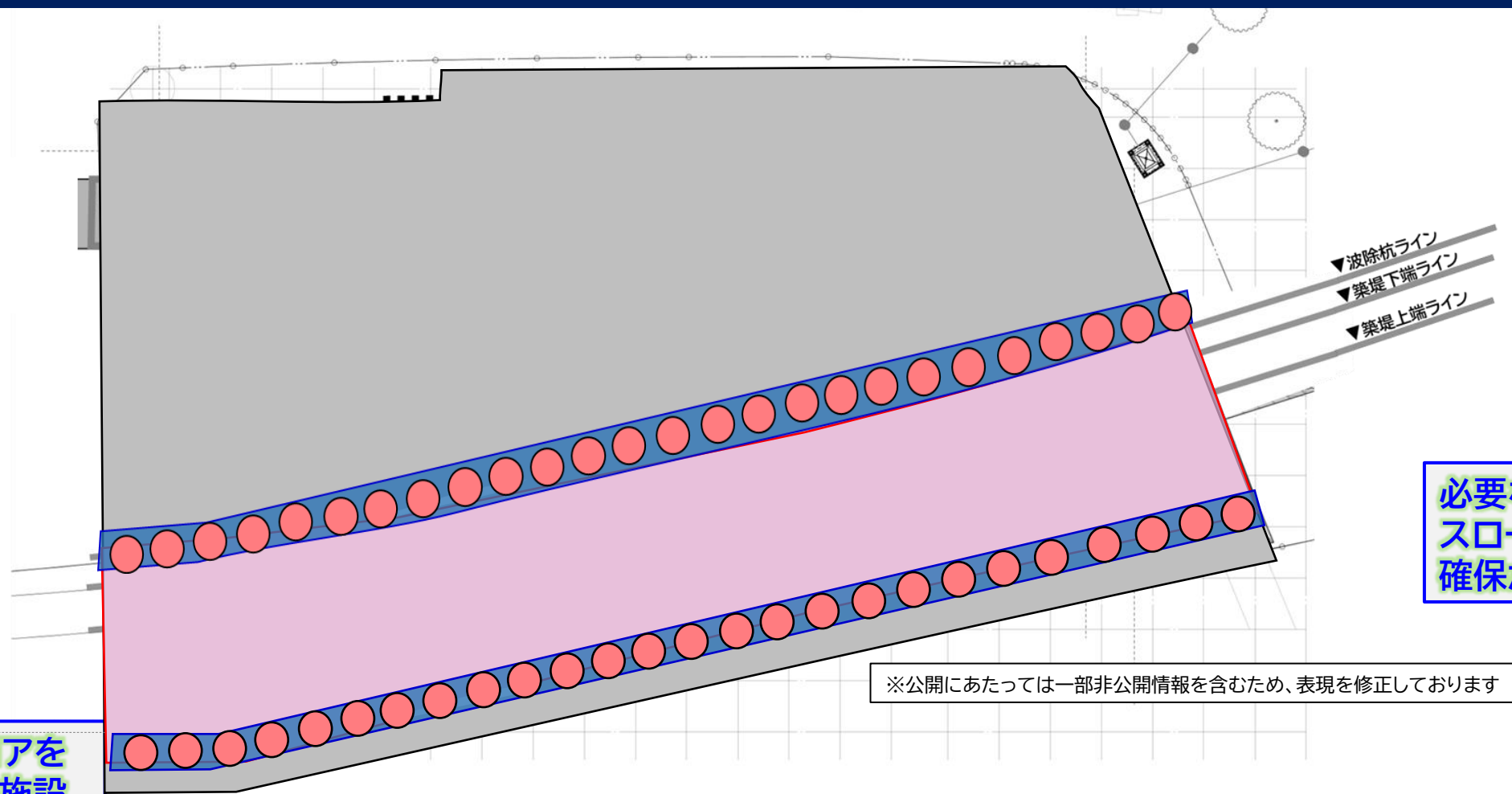
■主な課題

- ・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㎡）

※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
地下1階平面図

(参考)B案立面図
築堤を跨いで現地保存



必要な車路
スロープの
確保が不可

※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

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

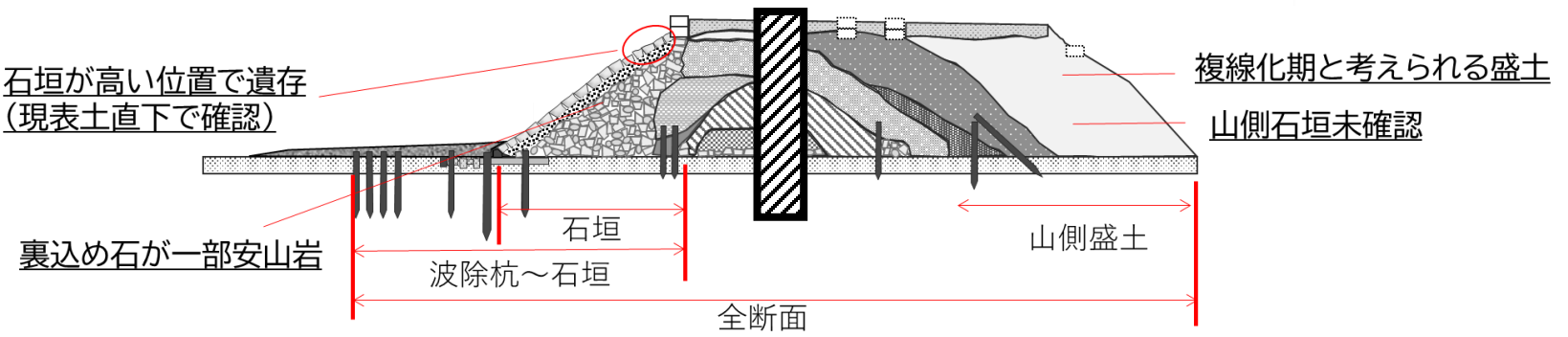
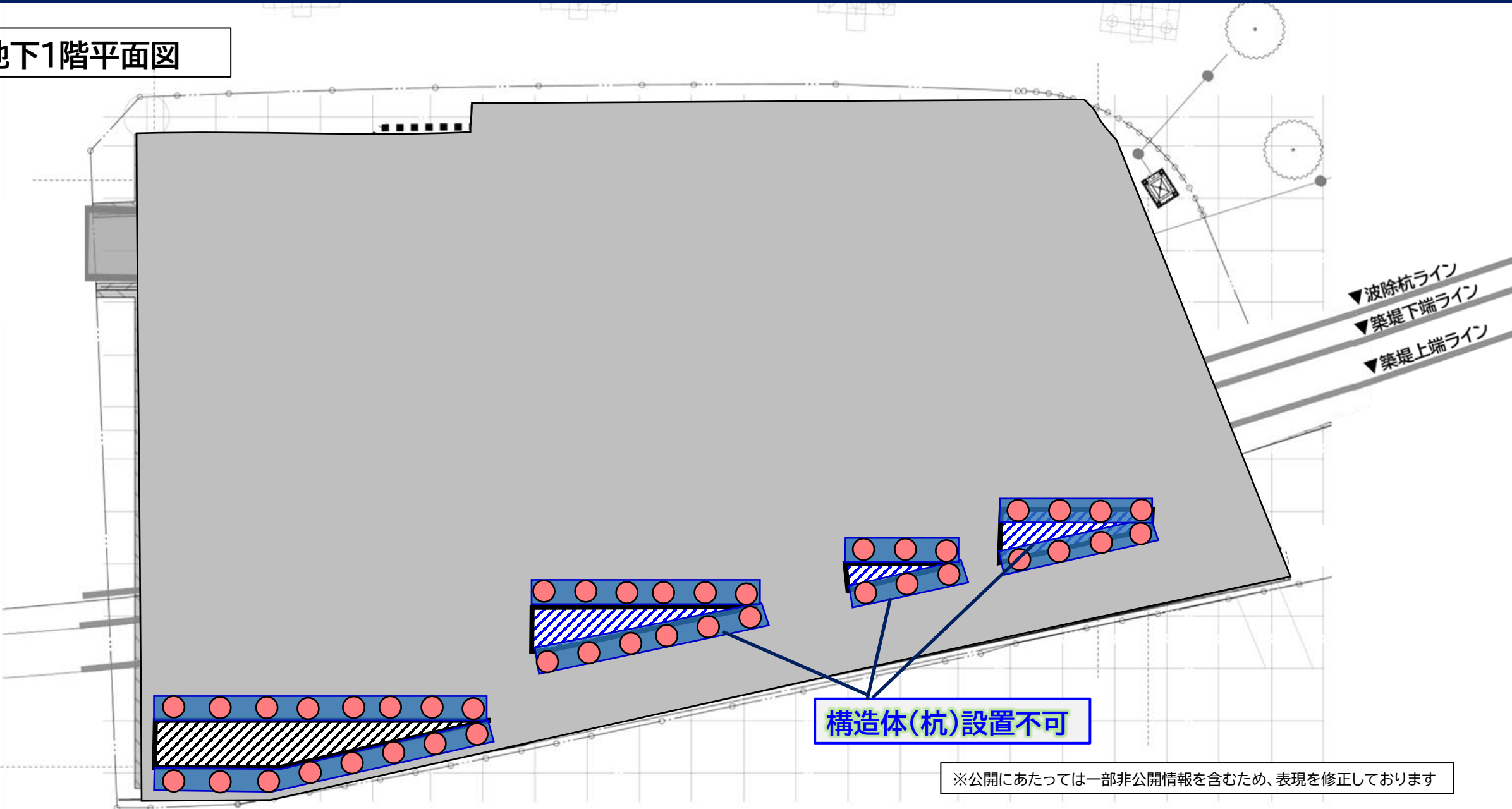
■1～6街区・品川駅的車路ネットワークの確保不可

※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



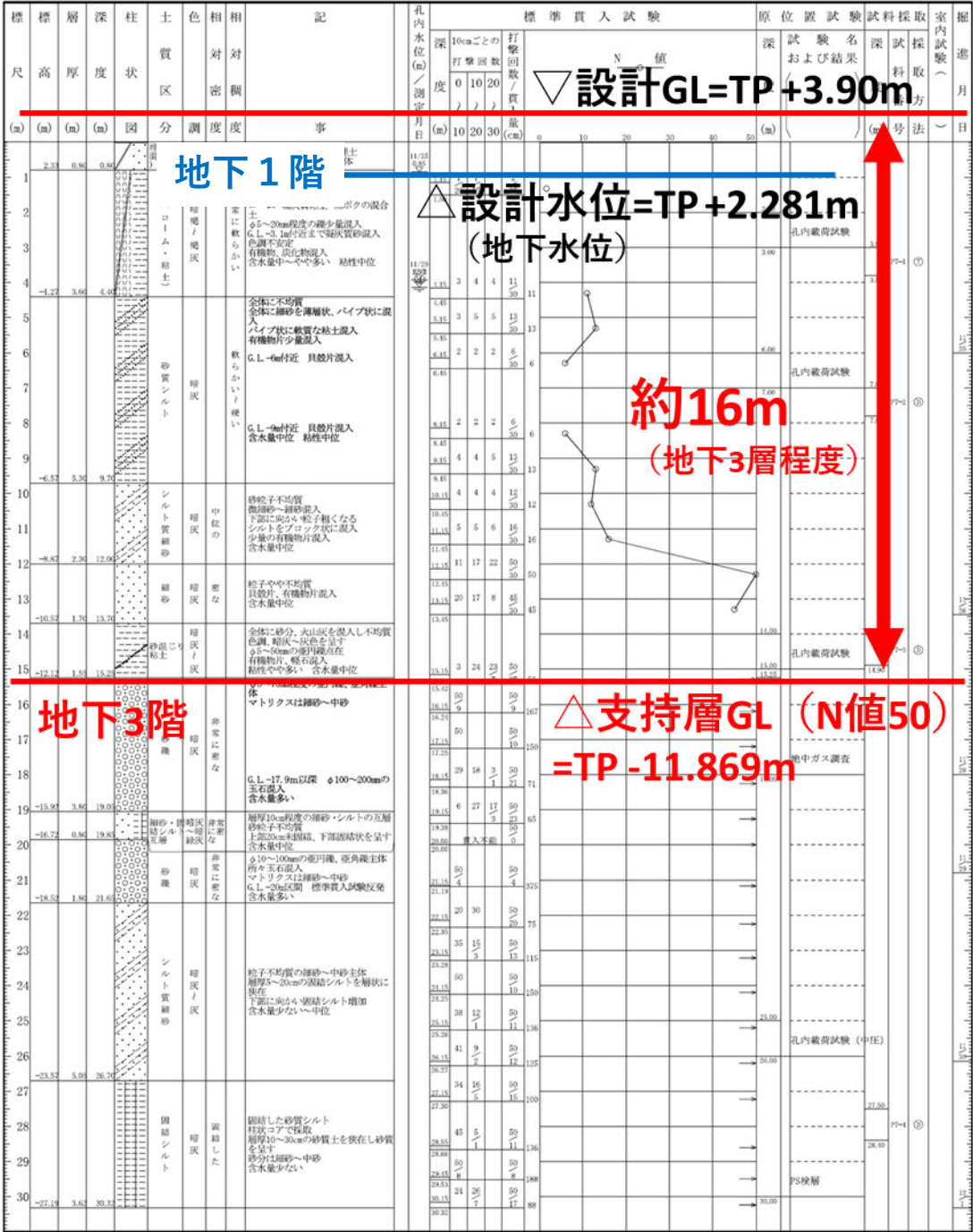
 の箇所(山側の一部)については、現地保存の可能性あり

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

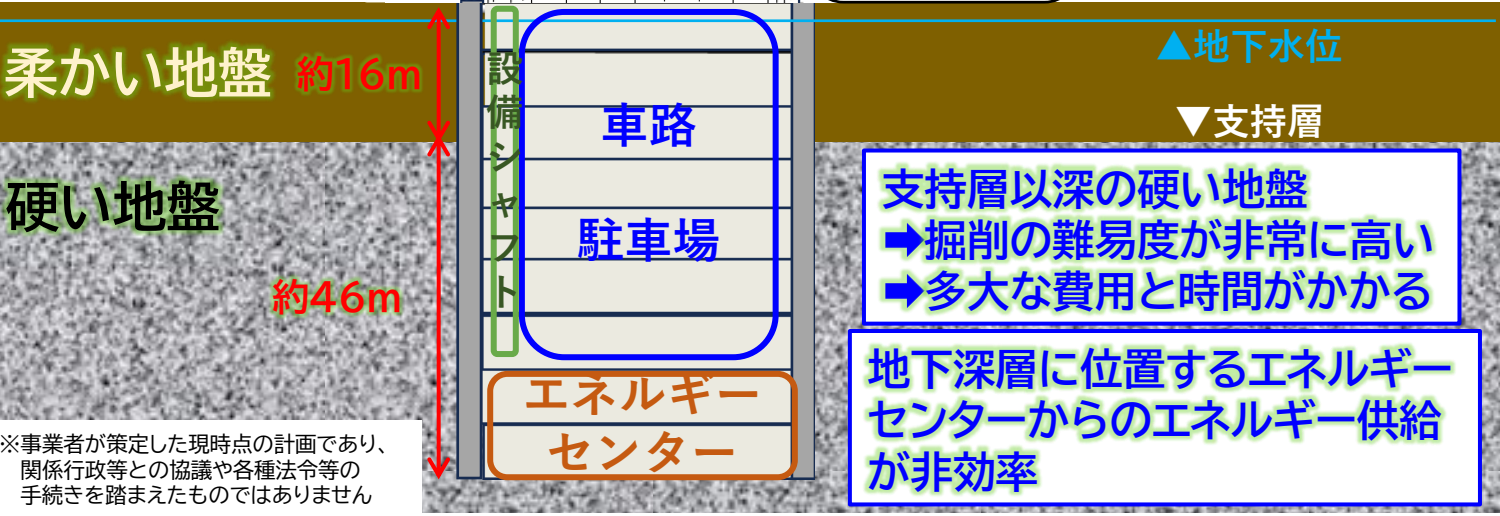
5街区における計画見直しを含めた現地保存の検討（C案その①断面図）

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



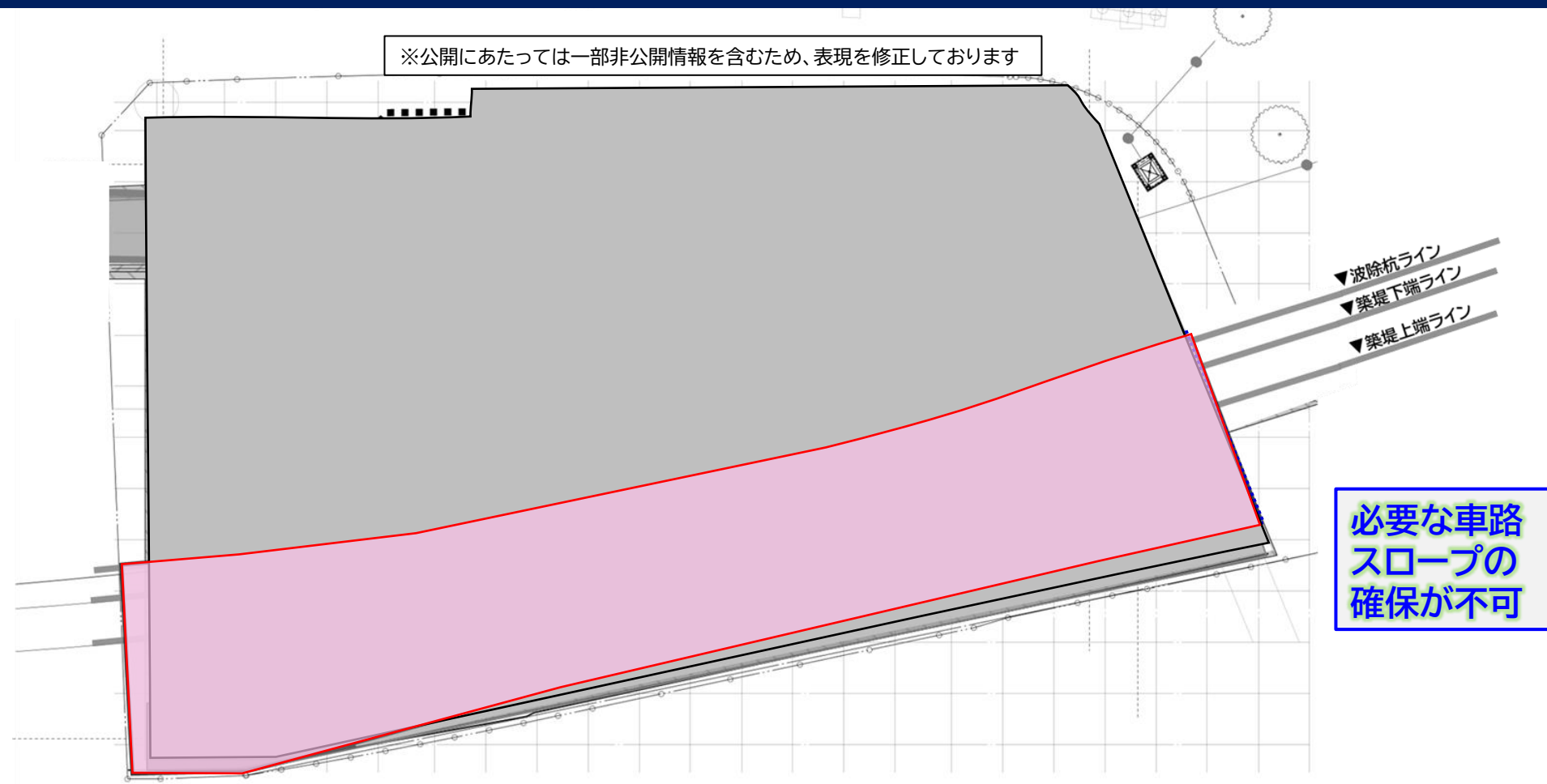
■主な課題

・建物収益床の減: 築堤上部の1～5階設置不可(▲16,000㎡)

5街区

地下1階平面図

(参考)C案立面図
築堤を避けて現地保存



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

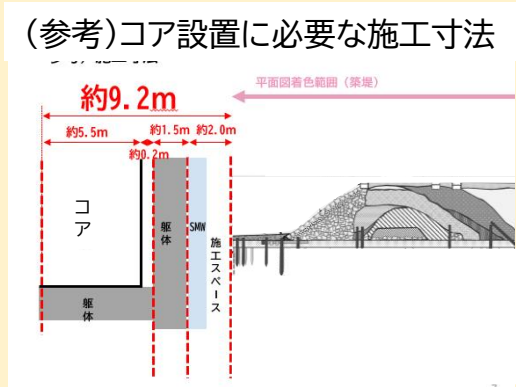
必要な車路スロープの確保が不可

車寄せが設置不可

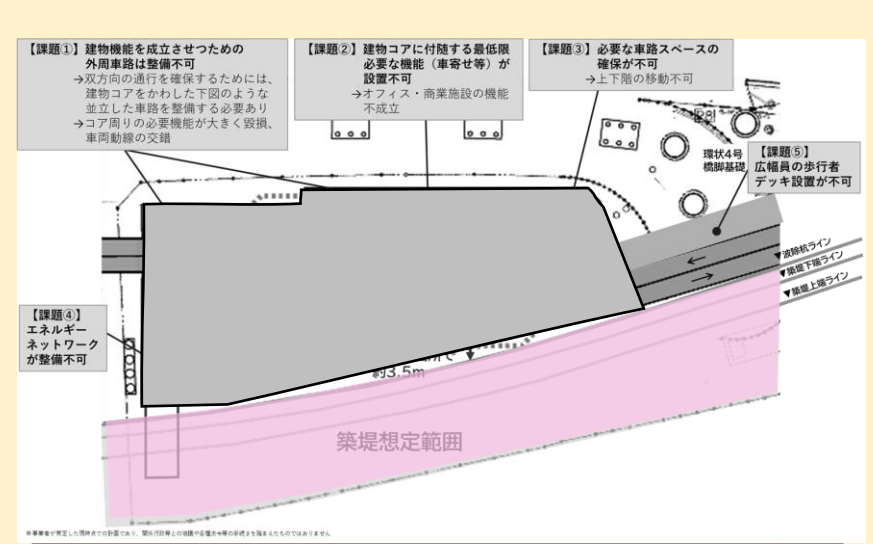
機械式駐車場が設置不可

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

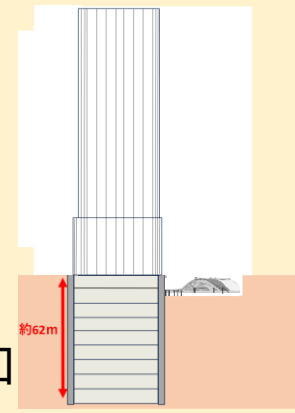


- 1～6街区・品川駅の車路ネットワークの確保不可

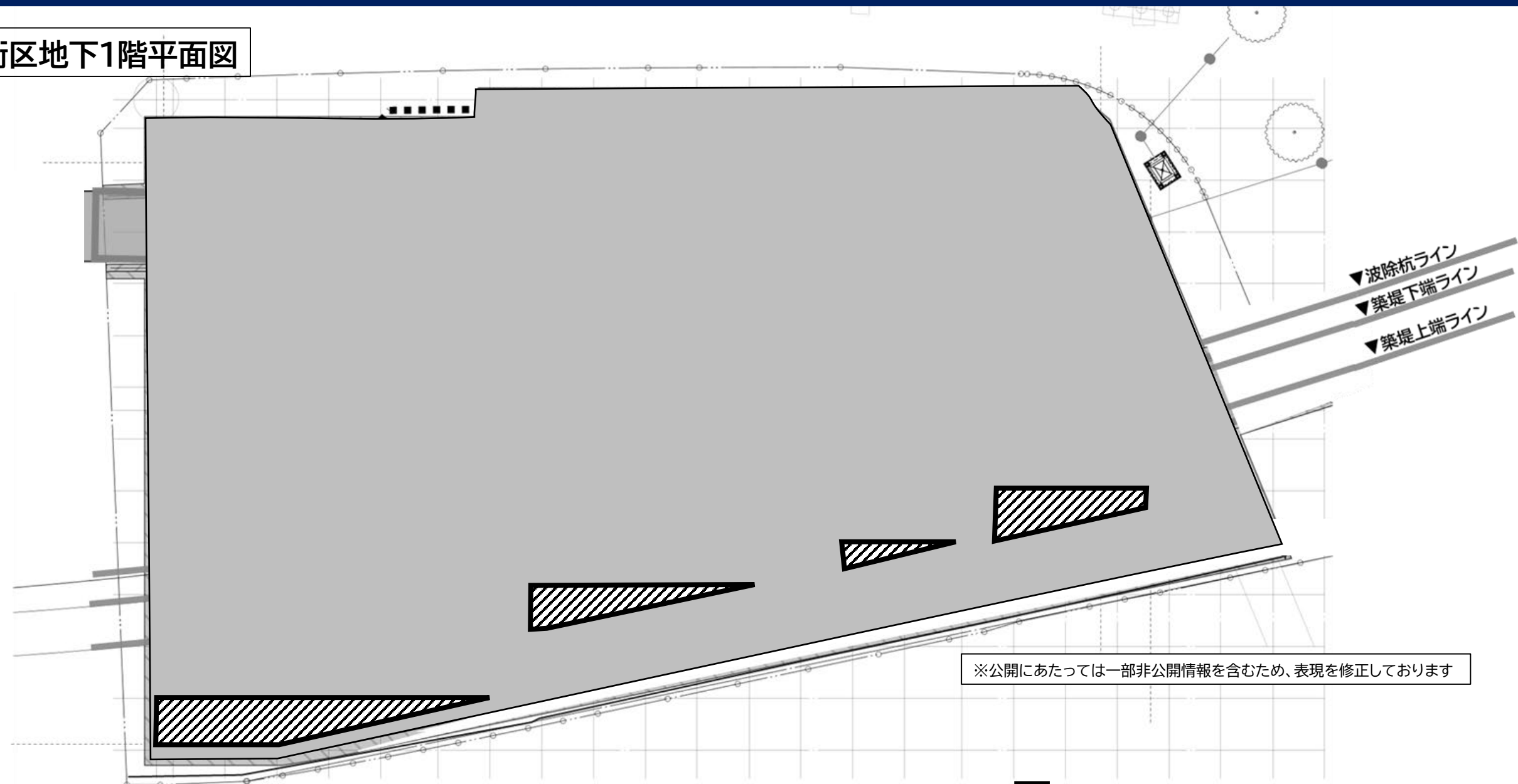


※公開にあたっては一部非公開情報を含むため、表現を修正しております

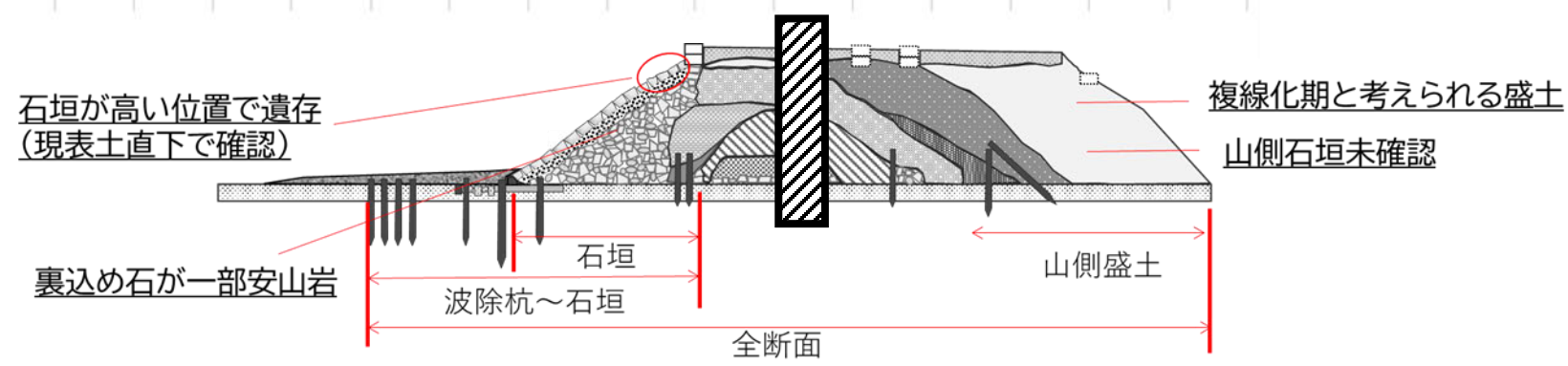
- 必要な機能・スペースを確保するための大規模掘削
- ・機械式駐車場設置不可
→ 地下9階までに代替駐車場等を確保
 - ・支持層以下での特殊な構造・施工（約1,000億円規模の工事費増加と想定）
 - ・エネルギー施設が地下深層（地下8・9階）での設置となる
→ エネルギー供給が非効率



5街区地下1階平面図

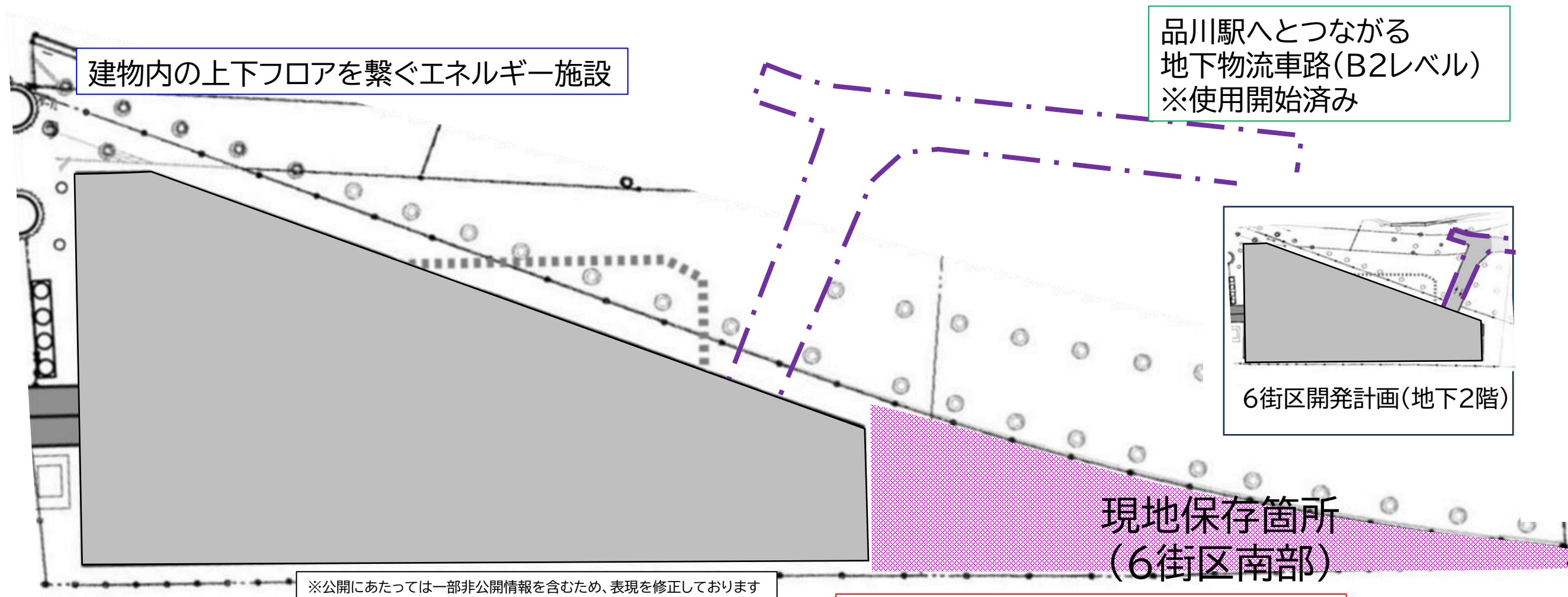


建物に囲まれた現地保存箇所の築堤への影響、及び施工可能性については要検討



 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

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



建物コア及びそれに付随する最低限必要な機能

建物を成立させるために必要な機械室

地上階と地下階を縦動線でつなぐスロープ

まち全体を繋ぐ地下車路ネットワーク

- 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

※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

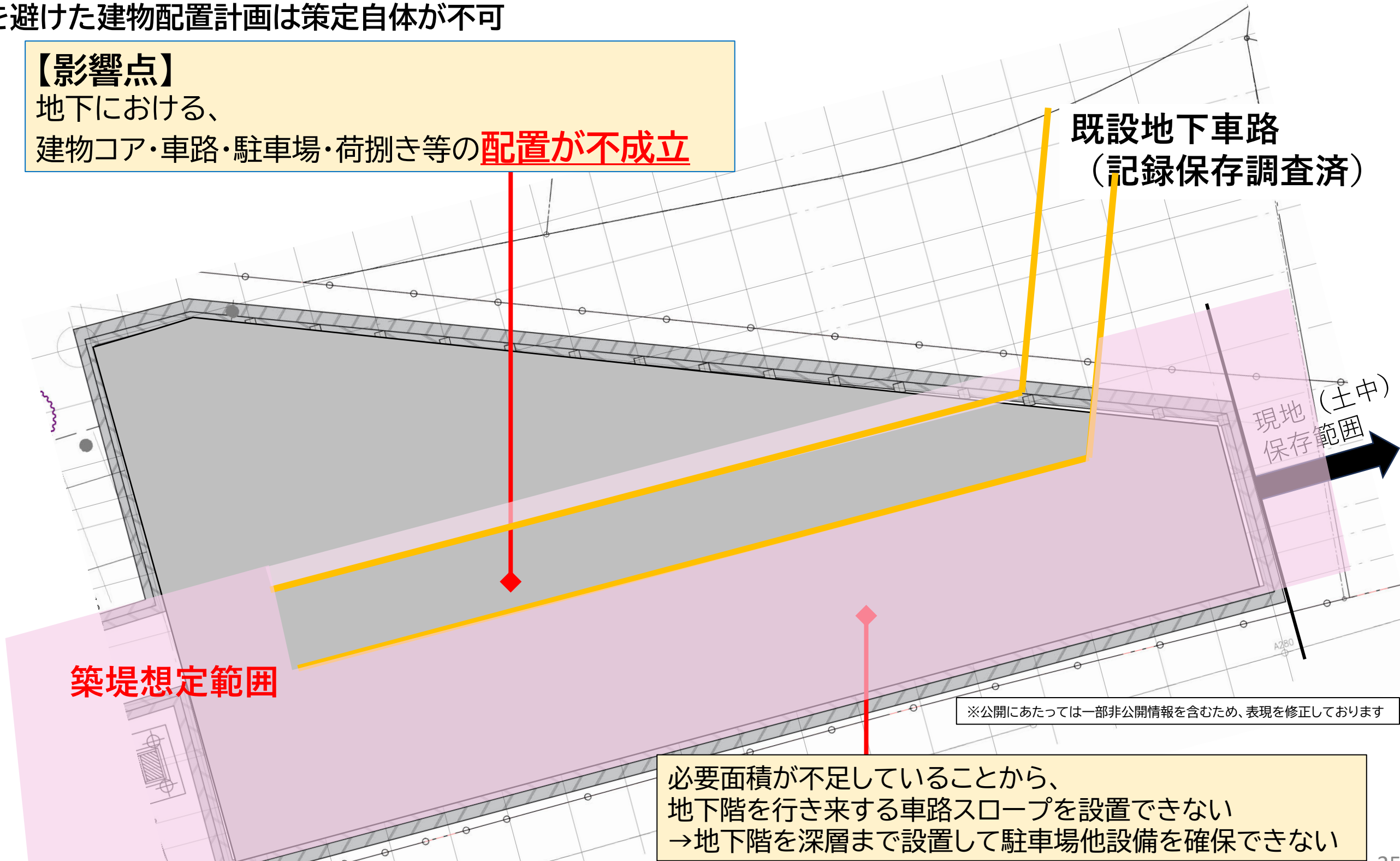


※事業者が策定した現時点の計画であり、関係行政等との協議や各種法令等の手続きを踏まえたものではありません

6街区地下1階平面図

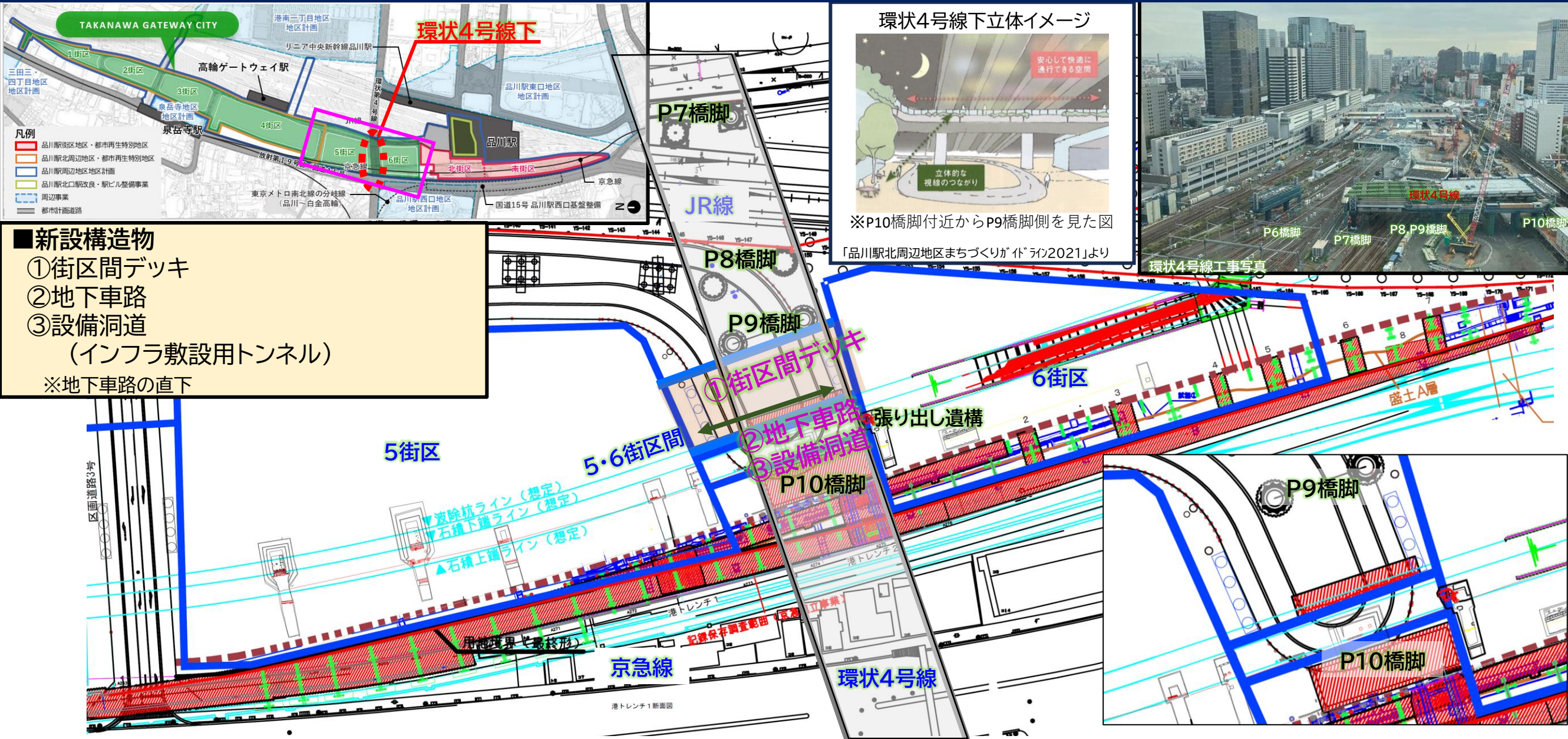
建物と重複する高輪築堤面積が全体の大部分を占めるため、事業採算性の成立を前提とすると、高輪築堤部分を避けた建物配置計画は策定自体が不可

【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



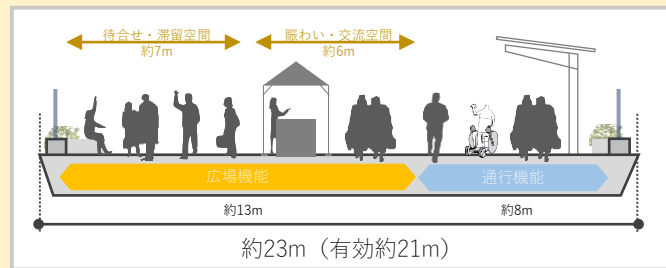
必要面積が不足していることから、
地下階を行き来する車路スロープを設置できない
→地下階を深層まで設置して駐車場他設備を確保できない

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

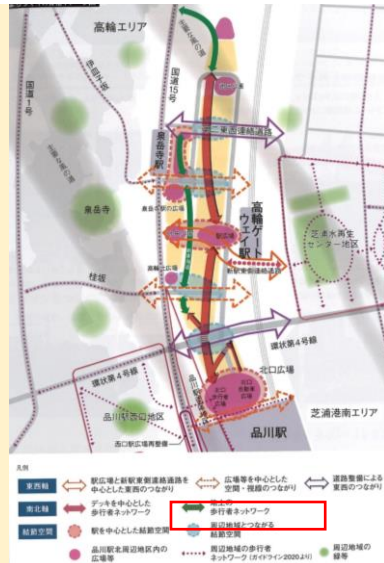


①街区間デッキ

- ・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より長大スパン
 ※中間橋脚は設置しない



※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



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)

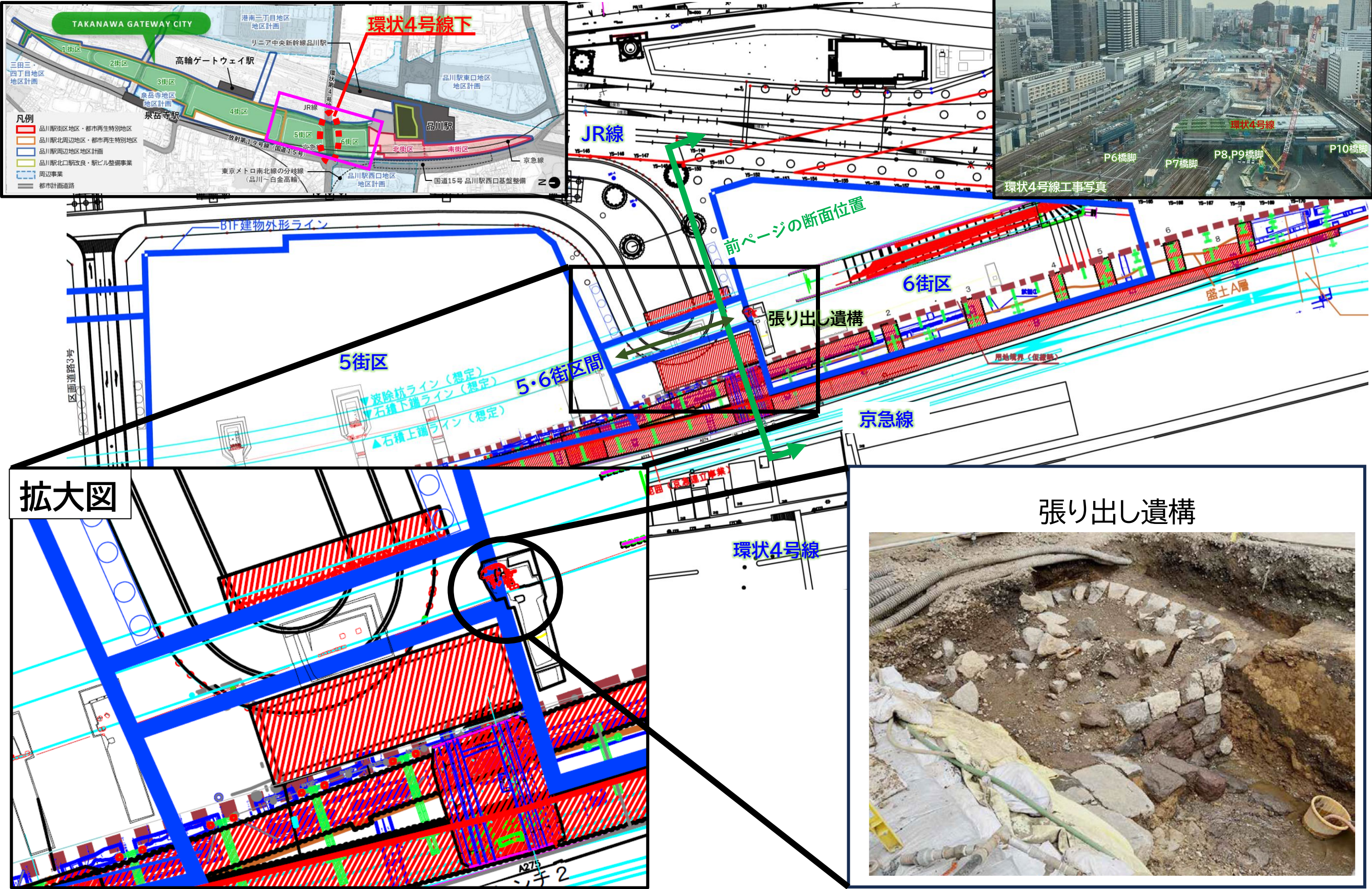
- ・脱炭素社会実現に向けたエネルギーマネジメントの構築
- ・地下車路直下に設置

■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

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



張り出し遺構

※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

情報の連携を図る範囲(守秘義務)

①【2020/9～】54回開催
①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

<委員>
谷川章雄(委員長)
老川慶喜
小野田滋
古関潤一

<オブザーバー>
・文化庁
・東京都教育庁
・港区教育委員会
・港区街づくり支援部
・東京都建設局
・東京都交通局
・UR都市機構(事業者)
・京浜急行電鉄(事業者)
・JR東日本(事業者)
・鉄道博物館
・JR東日本コンサルタンツ

○議事録・資料公開

②【2022/11～】14回開催
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

<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

<有識者>
松浦晃一郎(座長)
稲葉信子
木曽功
西村幸夫
老川慶喜※
小野田滋※
※オブザーバー参加

中井検裕
本保芳明
古関潤一※
谷川章雄※

<オブザーバー>
・文化庁
・東京都教育庁
・港区教育委員会
・港区街づくり支援部
・東京都建設局
・UR都市機構(事業者)
・京浜急行電鉄(事業者)
・JR東日本(事業者)
・鉄道博物館
・JR東日本コンサルタンツ

○議事録・資料公開

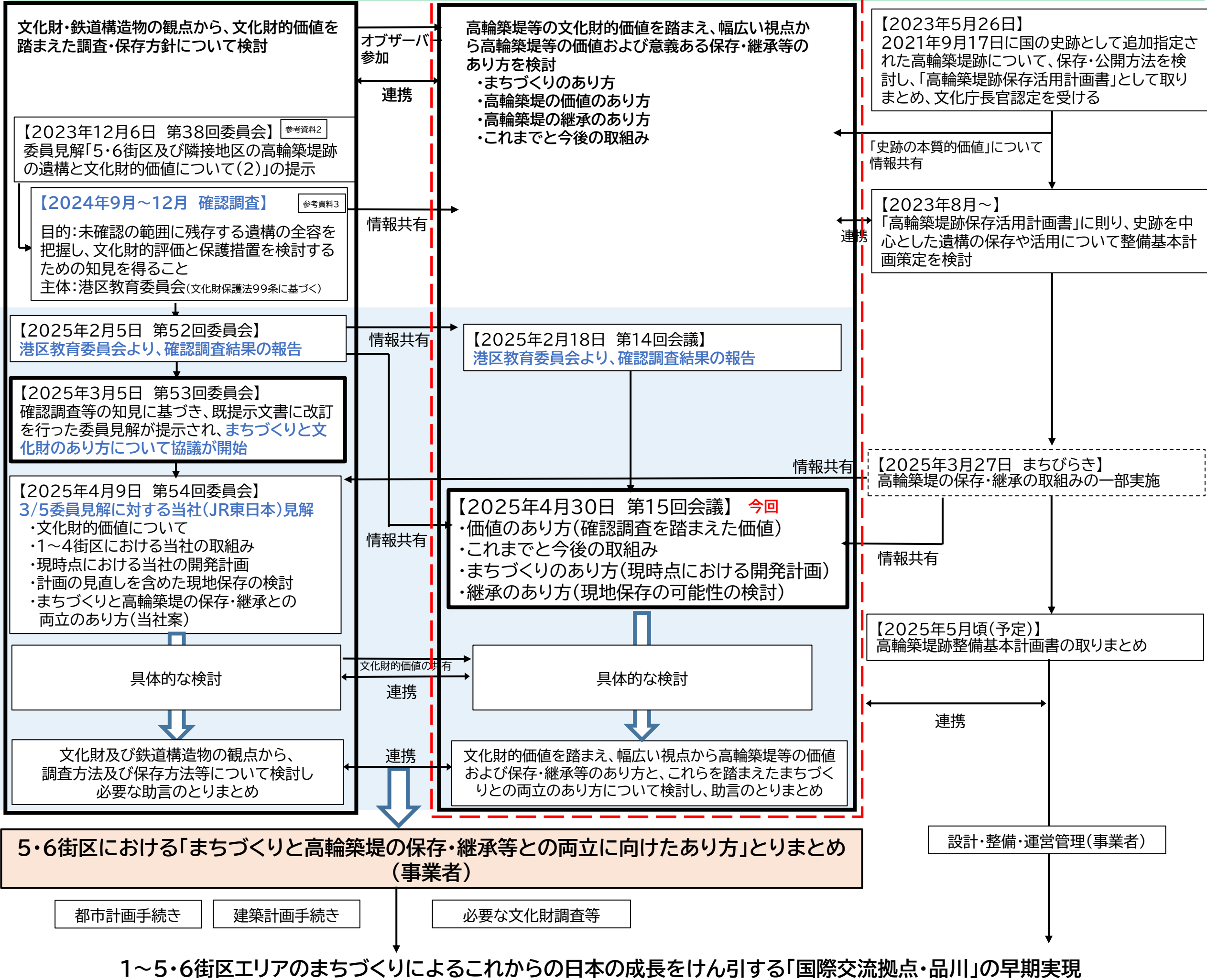
③【2021/10～2023/3】8回開催
③「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」における高輪築堤跡保存活用計画等策定委員会

<目的>
文化財保護の観点から、高輪築堤跡についての保存活用計画策定等を検討

<委員>
中井検裕(委員長)
伊藤香織
鈴木淳
小野田滋
谷川章雄
老川慶喜
福井恒明
高妻洋成
矢ヶ崎紀子
古関潤一

2023年4月以降は、整備基本計画書公開後に開示予定

文化財的価値の共有
連携
連携
連携



資料 1

2023. 12. 6

5・6 街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(2)

本文書は、第 18 回高輪築堤調査・保存等検討委員会（2022. 5. 11）において提示した「5・6 街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について」を、その後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、既に提示した「5・6 街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について」と同様に、これまでの発掘調査、文献・地図の調査等の知見に基づき、現段階での委員の見解をとりまとめたものであり、今後新たな知見によって改訂されるものである。

1. 高輪築堤跡の遺構について

- ・これまでの試掘調査、物流荷捌き部、物流仮斜路部、環状 4 号線、京急連立事業用地の発掘調査等の状況から、1～4 街区と同等、一部はそれ以上に遺構の遺存状態が良いと考えられる。
- ・上記のような発掘調査において、5・6 街区の石垣・土手、盛土などの構造は 1～3 街区とは異なり、4 街区の南部との共通性はあるが土質が違うなど、高輪築堤跡の構造の多様性を示す新たな知見が得られている。
- ・4 街区と同様に長い区間に及ぶ海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有するものと考えられる。
- ・第 37 回高輪築堤調査・保存等検討委員会（2023. 11. 1）部会①の「京急連立事業（1 工区）・品川駅改良事業及び環状 4 号線事業に伴う埋蔵文化財調査成果について（報告）」において、以下のような点が報告された。
 - ①明治 9 年（1876）複線化期と考えられる築堤拡張の盛土が確認された。
 - ②高輪築堤跡は南行するに従い海側（東側）に振れ、幅を広げながら第 8 橋梁北横仕切堤に接続すると考えられる。
 - ③環状 4 号線事業仮ベント部・P10 橋脚部周辺では、明治 5 年（1872）開業期海側（東側）石垣は現表土直下で確認されていることから、1～4 街区と同等かより高い位置で遺存していると考えられる。

- ・第8橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤が含まれる範囲であり、南北横仕切堤の遺構が確認されている。
- ・新橋・横浜間の鉄道において重要な位置を占める旧品川停車場につながる部分に
あたり、旧品川停車場の盛土・整地層が確認されている。

2. 文化財的価値について

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

3. 保護措置について

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

2024（令和 6）年 6 月 5 日

作成：港区教育委員会

TAKANAWA GATEWAY CITY 第Ⅱ期エリア(5・6 街区)における 高輪築堤跡の確認調査について

1. 調査の目的

本調査は、TAKANAWA GATEWAY CITY 第Ⅱ期エリア(5・6 街区)（以下、5・6 街区)内に残存する高輪築堤跡（遺構）の全容を把握し、遺構の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を目的とする。

2. 調査対象

調査の対象は 5・6 街区内の未調査範囲を中心とし、高輪築堤本体の残存状況等の確認、付帯構造物や築堤構築前後の遺構の確認を行うものとする。

3. 調査方針

- ・高輪築堤調査・保存等検討委員会（以下、「検討委員会」という。）の指導・助言を得て、調査を実施する。
- ・「高輪築堤跡の調査の方針について」（最新版：2023 年 1 月 11 日）を基本とし、1～4 街区及び 5・6 街区内の既往調査の成果を踏まえ、計画的に実施する。

4. 調査体制

- ・本調査は、文化財保護法第 99 条に基づき、港区教育委員会（以下、「区教委」という。）が事業者の協力を得て実施する。
- ・調査にあたっては、調査工程表を含む実施計画書を事前に作成し、変更が生じた場合は都度関係機関と協議を行う。
- ・調査の進捗は、定期的に調査関係者（区教委、事業者等）が立ち会いの上で確認し、状況に応じて区教委が調査方法等の指導・指示を行うものとする。

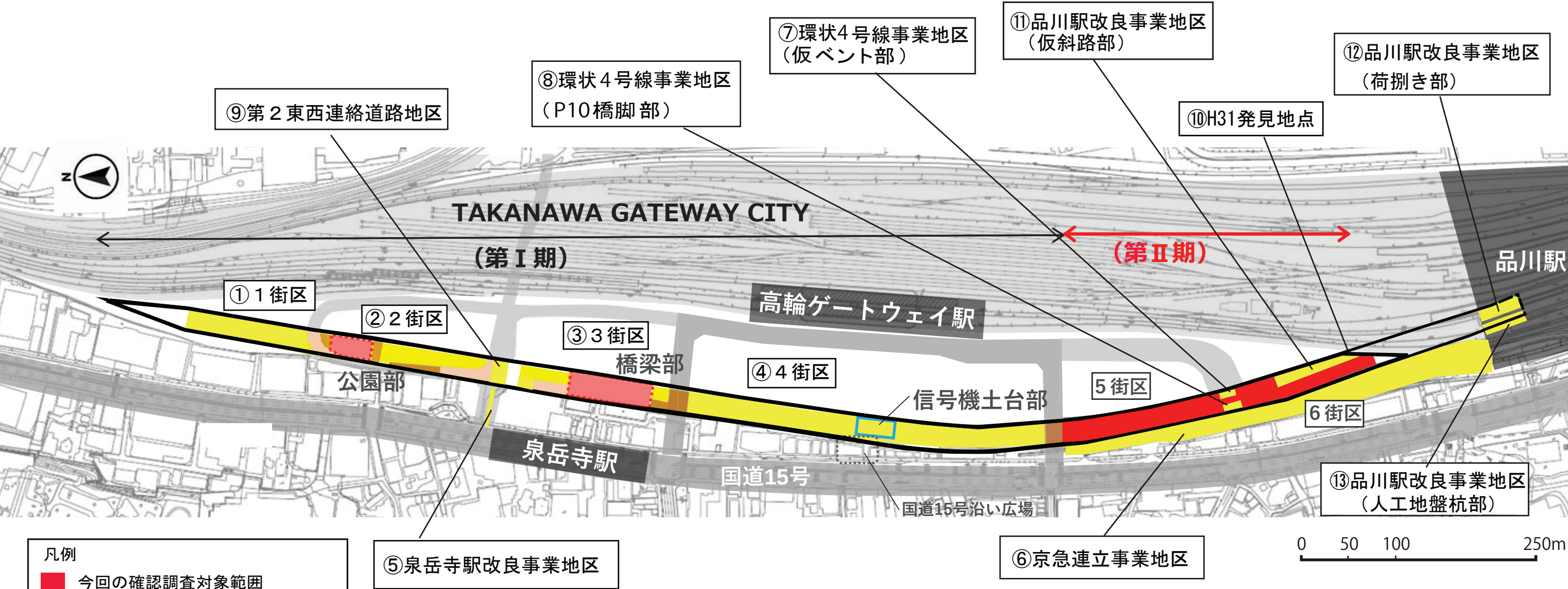
5. 調査方法

- ・対象範囲内にトレンチを設定して行う。
- ・調査位置やスケジュール等については、現地の状況を踏まえ、関係機関と調整の上で検討する。

6. 調査成果の公開

- ・本調査の成果は、「高輪築堤調査・保存等検討委員会」で報告の上、議事録とともに速やかに公開する。
- ・広く調査成果を周知するために、事業者と協力して現場見学会等を実施する。

TAKANAWA GATEWAY CITY 第II期エリア(5・6街区)の確認調査について



- 凡例
- 今回の確認調査対象範囲
 - 国指定史跡範囲(2021. 9. 17告示)
 - 周知の埋蔵文化財包蔵地範囲
 - 記録保存 現地保存 (土中保存)
 - 現地保存・一部記録保存 (土中)

【既往調査範囲の現地調査期間】※2024年 5月28時点

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| ①2021年 5月24日～2022年 1月14日 | ⑧2021年 9月27日～2022年 2月16日 |
| ②2021年 6月21日～2022年 8月 3日 | ⑨2020年 9月 1日～2021年 7月14日 |
| ③2021年 5月24日～2021年11月 5日 | ⑩2019年 5月30日～2019年 6月 3日 |
| ④2021年 5月24日～2022年 2月 7日 | ⑪2021年 4月19日～2022年 9月30日 |
| ⑤2022年 7月 6日～2023年 4月19日 | ⑫2021年 3月 1日～2022年 9月30日 |
| ⑥調査中 | ⑬調査中 |
| ⑦2021年 9月27日～2021年10月28日 | |

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」に頂戴した「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)
これまで に頂戴 したご 意見 (第6回 ・第12回)	【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) - 指定地だけではなく幅広く捉えて、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、ということをも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、柔軟に取り扱ってもらいたい。記録保存だとドキュメントがあればよく、モノが残らないケースもあり、制度的にも、移築を積極的に捉えることが文化財保護と活用の観点から良いことだと考える。(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

⑧⇒ 第8回会議・2023年10月23日

⑩⇒ 第10回会議・2024年3月12日

⑫⇒ 第12回会議・2024年9月30日

⑦⇒ 第7回会議・2023年8月22日

⑨⇒ 第9回会議・2023年12月25日

⑪⇒ 第11回会議・2024年6月10日

3

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

これまでで頂戴したご意見（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）
	【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）

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ものではな 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）

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・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 と思っていただけかが重 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）

これまでと今後の取組み （活かしていくべきこと）
【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史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）
・「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）

整備基本計画書公開後に開示予定

[整備基本計画書公開後に開示予定](#)

[整備基本計画書公開後に開示予定](#)

整備基本計画書公開後に開示予定

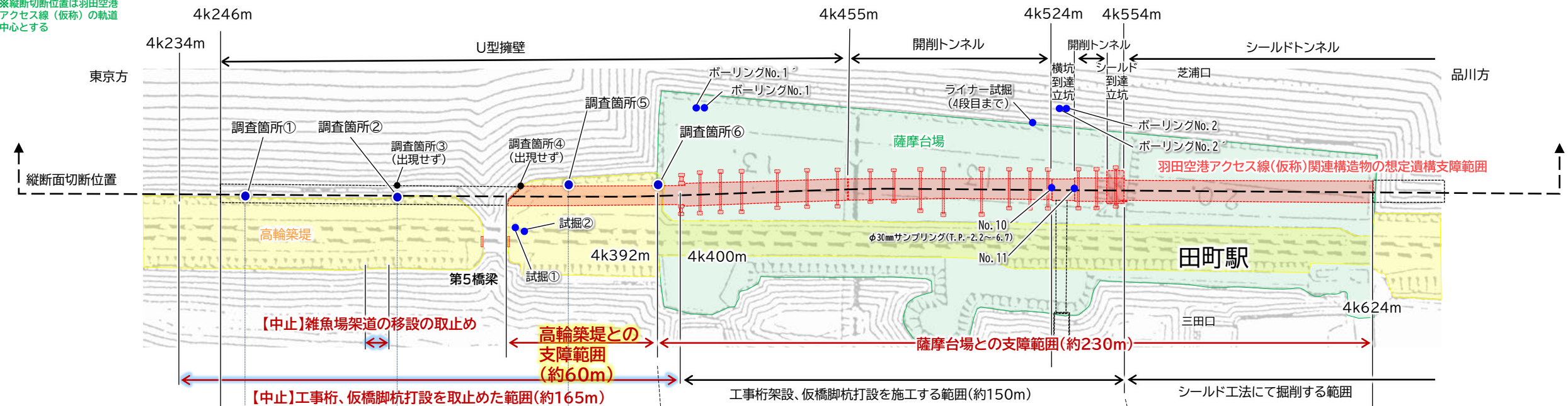
整備基本計画書公開後に開示予定

整備基本計画書公開後に開示予定

遺構への影響状況の確認(変更計画 平面・縦断・横断図)

■平面図（明治20年地形図重ね）

※縦断切断位置は羽田空港
アクセス線（仮称）の軌道
中心とする



■縦断図

※図中「高輪築堤」は縦断面切断
位置に存在するものではないが高
さを重ねて表現している

