

「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 12 回）

開催記録

I 開催概要

日 時： 2024（令和 6）年 9 月 30 日（月曜日）14 時 30 分～16 時 00 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（筑波大学名誉教授・元国際機関 ICCROM 事務局長特別アドバイザー） ・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	・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） ・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 ・鉄道博物館 学芸部 ・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 技術監理部 ・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 ・京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 建設部 ・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	

当日配布資料：次第

資料 1 [第 11 回（6/10）有識者検討会議議事録案]

資料 2 [有識者検討会議運営要領の改定について]

資料 3-1 [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]

資料 3-2 [高輪築堤の保存・継承の取り組みについて]

資料 4 [高輪築堤が目指す移築の方向性について（信号機土台部）]

共有 [第Ⅱ期エリア確認調査の着手について]

共有 [初代門司港駅遺構にヘリテージアラート]

II 議事要旨

1 開会

- 第 12 回「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議の全体会を開会する。（事務局 JR）

2 第 11 回（6/10）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 運営要領の改定について

- 資料 2 について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕有識者の任期について委員全員の再任をお願いしたい。併せて運営要領の改定として、これまでの本検討会議におけるご議論・ご意見の経過を踏まえ、第 2 条目的及び第 4 条・第 12 条検討事項に「高輪築堤の価値及び保存・継承のあり方とまちづくりの両立」という項目を加えることを提案したい。

- 本検討会としては任期の更新、要領の改定を了承する。（座長）

4 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

4.1 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

- 資料 3-1 について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕資料は本検討会の第 6 回～第 11 回における高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまちづくりに関する議論内容をサマリー（案）として取りまとめたものとなる。

- 「イギリスの技術と日本の技術によって作られた」とあるが、鉄道はイギリスの近代技術、築堤など土木的要素は日本の技術という表現の方が実態を反映している（座長）
- 同じく、近代化における鉄道の意義について、近代化を促進する重要な機能を果たしたという趣旨が望ましい。（座長）
- 「重要文化財は『典型的なもの』『特徴的なもの』が選ばれ残されている」とあるが、そうであるから、高輪築堤は史跡には指定されたが重要文化財ではないという理解で良いか。（稲葉氏）

← 一般論として重要な文化財という意図である。（事務局 JR）

→ 重要文化財と書くと特定なものとなるので注意して記載すべきである。（稲葉氏）

- 高輪築堤は史跡指定されており、現地保存もしているが、その築堤自体は重要文化財ではないという理解で良いか。（副座長）
 - ← 難しい課題提起だが、高輪築堤全体のうち、一部分のみを現地保存しているので重要文化財としていないのだと思う。（文化庁）
 - 典型的なものを優先して残すという考え方は、史跡でも重要文化財でも同じと考える。（副座長）
 - ← 有形文化財建造物と史跡の二者に優劣はない。高輪築堤の場合、史跡に指定する判断がなされ、有形文化財建造物にはあたらないということであると考え。（稲葉氏）
 - 現時点では史跡として整備するが、その土地の上に文化財が載っている状態である。将来的にこの部分を重要文化財にする判断もあり得るのではないか。（副座長）
 - ← 現時点では分からないが、将来的に重要文化財となる可能性はある。正確には、将来の重要文化財の担当者に聞いていただくことになるだろう。（文化庁）
 - ← 選ばれ残されたものは「指定された文化財」という言い方が適切である。指定された文化財が「典型的なもの・特徴的なもの」とする定義については文化庁から意見が出るかもしれない。（稲葉氏）
- 「③高輪築堤の継承のあり方」にある、「日本初の鉄道という歴史的背景を様々な場所で語り、床面デザインに活かす」という文章を正確に意図が伝わる文章に修正してもらいたい。（中井氏）
- 「高輪築堤の継承のあり方」として、物理的な継承のみではなく、もう少し大きく考えて、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の新幹線を生み出した。（西村氏）
 - 新幹線の技術は「どうしても標準軌を作りたい」という熱意があったからプロジェクトとして成立した。その物語は日本の鉄道150年の歴史である。（小野田氏）
 - 高輪築堤の場で、日本の鉄道の出発点であることに焦点を当てた展示施設もしくは博物館をしっかり作ってもらいたい。（座長）
 - ← 4街区にて狭軌のレールを表現するが、狭軌から標準軌、新幹線や日本の鉄道の発展といった情報も加えて伝えられるようにしたい。（JR）
- 新幹線は日本がゼロから作ったのではなくフランスの高速列車を踏まえているのではないか。（座長）
 - ← 日本がフランスの技術を活かして実現した。（小野田氏）
 - ← 日本の新幹線は、全く新しい鉄道路線、鉄道システムを作って、新しい都市を発展させる起爆剤にもなっていたところに独自性があると考え。（西村氏）
 - 技術的に見て、日本の新幹線はゼロから作られたのではなくフランスの技術を日本が発展させたという点も意義深い。（座長）
- 「②高輪築堤の価値のあり方」について、水運と陸運の結節点などが地域史の中核となるが、そういう視点も価値として伝えられると良い。（小野田氏）
- できるだけサマリーと一覧表をあわせて公開した方がわかりやすい。（谷川氏）

4.2 高輪築堤の保存・継承の取り組みについて

●資料 3-2 について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕JR として、高輪築堤の発見からこれまでの議論や将来に向けた取り組み等を取りまとめた資料である。

- 旧新橋停車場については、鉄道があったことをリスペクトしていない開発計画であったと思う。継承はデザインやディテールだけではなく、リスペクトされるものを継承する計画を立て、実現するという考え方を大切にしてほしい。（西村氏）

← 西村氏は以前より全体のデザインを考えておられるが、具体的にどういうイメージを持てば良いか、できれば次回以降に示してもらえるとありがたい。（副座長）

- 高輪築堤において、日本で最初に鉄道を敷設した新橋～横浜間 29km の歴史的意味を、小さい子供から大人まで分かるような展示を考えてもらいたい。また、デジタル技術を活用して、海外からも高輪築堤の情報を得られるようにしてほしい。（副座長）

→ 記録史の編纂において、鉄道の開業が日本の近代化においてどういう意味を持っていたか、しっかりと取りまとめてほしい。（座長）

← 「新橋～横浜間の記録史の編纂」は私が監修するので、頂戴したご意見を踏まえて作業を進める。展示に関しては、子供が興味を持てる場所もあると良い。（小野田氏）

- 資料 3-2 は基本構想の段階であり、詳細は今後の設計において深まっていく。その過程で私たちが共通認識として持っているものから変わってしまうことも多々あるので、情報共有を十分に行ってもらいたい。（稲葉氏）

- 将来に向けて資料に記載されたことが全部できるのか、あくまで予定であるという注意書きを入れたほうが良い。現時点ではまだ技術的に難しいこともあり得る。（中井氏）

- この資料は今後時間が経つにつれて、様々な知見が加わり、調査も進むことによってバージョンアップしていくと良い。（谷川氏）

- JR 東日本の保存と継承の取り組みという整理の中で、6 街区の記録保存箇所の範囲に京急連立事業に伴う東京都の調査範囲が描かれているが、どういう考えか。（東京都）

← 客観的に記録保存を行った箇所の情報を載せた図であり、これまでの歩みという意図である。書き方については今後相談したい。（事務局 JR）

- 5・6 街区について調査が進んでいるとのことだが、次回以降で良いので 5・6 街区の具体的な開発計画を提示してもらいたい。（副座長）

← 第Ⅱ期エリア（5・6 街区）については案はあるが、各種協議前の段階のもので、今後、有意義なご議論を頂くためにどのような情報が提示できるか、社内で検討する。（JR）

- この資料は各委員会における有識者、行政の皆さまの有意義なご意見・ご助言・ご指導を頂いてきた成果であり、その旨を記載したい。当社以外の調査の部分については改めて記載方法を調整させてもらいたい。（JR）

- 調査や整備については相応のコストがかかるが、文化財行政や UR の支援をいただいて進めてきている。民間事業者として、その成果をしっかりと関係者に説明できるように、引き続き進めていきたい。（JR）

5 高輪築堤が目指す移築の方向性について（信号機土台部）

- 資料4について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕信号機土台部はこれまで本会議でも様々な意見をいただいていた。JRとしては移築保存に現地保存と同じくらいの価値を置き、整備を進めていきたいと考えている。移築保存とすることで、土中保存や現地保存ではできない展示や解説を行うことができる。そうした移築ならではの展示を説明する。

- 本日欠席の本保氏から事前にいただいた意見を紹介する。（事務局 JR）

過去のを、現在の資源を使い、未来に向かって価値を作っていくことが信号機土台部の総体的な価値になる。また、まちづくりの価値向上にもつなげていくことが重要である。信号機土台部の移築を通して企業として、保存・維持のために努力していることをアピールし社会に理解してもらうことも必要である。（本保氏）

- 都市部における文化財の活用は非常に難しい。現地保存できない場合のセカンドベストとして移築の価値を考えてもらいたい。信号機土台部の移築は文化財保存活用の観点で意義のあることとなる。さらには、信号機があることで、よりシンボリックな整備になる。（副座長）

→ 日本全体で文化財は現地保存ではなくてはならないという意識が強く間違っていないが、移築保存にも意義がありアスワンハイダムを作るときにアブシンベル神殿を移築して、世界遺産になったことが移築保存の価値の典型例である。信号機土台部はJRが苦労して移築を実施するという点で、象徴的な意味のある施設になると思う。（座長）

- 整備基本計画の策定において、あまり細かく復元すると、あたかも本物がそのままあったと勘違いされる可能性もあり、復元方について議論している段階である。（中井氏）

- 信号機土台部の移築は、現地保存はできなかったが場所を移しても同じものを見ていただく、ということが基本的な考え方である。一方で実際は山側の法面は発掘調査をしておらず、海側も上部の半分程度は壊れているため、これらの部分は歴史的事実に基づいて復元するという形になる。信号機の土台は2つ発見されたことも重要で、それを活かした整備を行い、調査の所見を活かした形で復元してもらいたい。（谷川氏）

- 良い広場ができると思うが、歩行者動線や周囲との建物の関係性、各階のレベルなどを把握して、将来的にどうなるのか知りたい。（西村氏）

← 中央広場は高輪ゲートウェイ駅の正面に当たり、改札のあるデッキレベルから大階段で地上の広場に下りてくる場所である。信号機土台部は掘り込んで作るその脇を歩行者が通行する形となる。地上レベルは広場に面して店舗を整備する予定であり、ある程度の来訪者はあるものと考えている。（事務局 JR）

← 4-2街区の建物が全て完成するのは2030年頃であり、中央広場についてはその完成に合わせて整備されることになる。（事務局 JR）

6 その他

(1) 第Ⅱ期エリア確認調査の着手について

- 情報共有として第Ⅱ期エリアの築堤の確認調査について説明する。（港区）

〔説明概要〕トレンチ1～9の場所で港区立会いのもと調査を進めている。9月18日から作業を開始した。今後、進捗等について報告させてもらいたい。

（2）初代門司港駅遺構にヘリテージアラート

- 初代門司港遺構のヘリテージアラートに関する新聞記事を紹介する。（座長）

〔説明概要〕初代門司港遺構のヘリテージアラートに関する取材を受け、高輪築堤が非常に良い取組み例として紹介されている。新しいまちづくりと文化遺産の保存の両立、現地保存と記録保存だけではなく移築保存の観点もあるという話をした。

（3）その他

- 次回議論する内容を説明してほしい。（座長）

← 第Ⅱ期エリア（5・6街区）の計画内容として、どういう提示ができるか検討する。
その他調査の進捗を報告いただくほか、本日いただいた指摘を踏まえて議題を整理する。
（事務局 JR）

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12回「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議を開会する。
- [事務局 JR] 本日は本保氏、オブザーバーの老川氏、古関氏が欠席となる。
- [事務局 JR] 配付資料の確認を行う。資料の欠損があればその申し出いただきたい。
- [事務局 JR] 本日の次第を説明する。
- [事務局 JR] ここからは座長に進行をお願いする。

2 第11回（6/10）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 運営要領の改定について

- [事務局 JR] 資料2について説明する。有識者の任期について、委員全員の再任をお願いしたい。併せて運営要領の改定として、これまでの本検討会議におけるご議論・ご意見の経過を踏まえ、第2条目的及び第4条・第12条検討事項に「高輪築堤の価値及び保存・継承のあり方とまちづくりの両立」という項目を加えることを提案する。また、第8条において事務局担当部署の名称変更、別途名簿における所属部署名称等の変更を行いたい。本日欠席の本保氏からは任期、改定共に了承を得た。オブザーバーの老川氏からは改定の趣旨を明確にすべきだが委員会に一任するという意見を得た。オブザーバーの古関氏は、改定について了承、任期は委員会に一任するという意見を得た。
- [座長] 質問、意見はあるか。
- [座長] 「高輪築堤の価値及び保存・継承のあり方とまちづくりの両立」については、本検討会議で当然議論していく内容であり、会議の目的等に追加することで良いと考える。会場からは意見がないようなので、委員会としては任期の更新、要領の改定を了承する。
- [座長] 他になれば次の議題に移る。

4 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

4.1 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

- [事務局 JR] 資料3-1について説明する。資料は本検討会の第6回～第11回の議論内容を高輪築堤の保存・価値・継承のあり方を十分に踏まえたまち

づくりに関するサマリーの案として取りまとめたものとなる。本日の議論で了承をいただいた内容で案を取ることにしたい。品川のまちと高輪築堤の関係性については、開発の公益と文化財保全の公益の両立、品川全体の価値向上のチャンスなどまちづくりのあり方については、品川のまちの特性や国家戦略特区として日本の発展のために重要な場所であるということ、日本の玄関口であるということ、地区一帯のエリアマネジメント等が挙げられた。品川のまちと高輪築堤の関係性については、両立の観点では「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、一企業利益よりも「社会の利益」を考える都市開発、「文化財の保護を十分に踏まえたうえでのまちづくり」等が挙げられた。築堤を活かしたまちづくりの観点では、築堤を活かし「品川全体の価値を高められるチャンス」であること、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、未来につながる文化」として発信する等が挙げられた。高輪築堤の価値のあり方については、高輪築堤の伝える価値として、「保存活用計画書」に定める本質的価値に加え、日本近代化の出発点、新橋～横浜間29kmに日本最初の鉄道という歴史的価値があること、イギリスの技術と日本の技術によって作られたこと、イギリスの技術が日本に本格的に導入された土木構造物が現在の鉄道技術に至る連続性、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ける意味、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こと等が挙げられた。高輪築堤の価値のあり方としては、「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こと、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であること、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」し理解してもらう等が挙げられた。高輪築堤の継承のあり方については、保存の考え方として、基本的には現地保存が最善であること等が挙げられた。移築の考え方としては、高輪築堤は土と石での構成であり、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等が挙げられた。高輪築堤の継承のあり方としては、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こと、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つなげる、高輪築堤をリスペクトしたデザイン等が挙げられた。これまでと今後の取組みについては、これまでの取組みの評価として、3街区の第7橋梁部及び2街区の公園部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と評価をいただいている。今後の取組みに活かしていくべきこととしては、活用・展示・デザインのあり方、開発計画のあり

方、推進体制のあり方に関する観点が挙げられた。以上が挙げられた意見を取りまとめたものとなる。

[座長] 1 ページ目の左下の「①高輪築堤の伝える価値」にある、「イギリスの技術と日本の技術によって作られた」という表現について、イギリスの技術と日本の技術が対等に見て取れるが、鉄道はイギリスの近代技術が中心で、築堤など土木的要素は日本の技術という理解であり、そのような表現の方が実態を反映する。同じく、近代化における鉄道の意義について、近代化を促進する重要な機能を果たしたという趣旨が望ましい。

[座長] 質問、意見はあるか。

[稲葉氏] 2 ページ目について、「重要文化財は『典型的なもの』『特徴的なもの』が選ばれ残されている」とあるが、そうであるから高輪築堤は重要文化財には指定されていないという裏の意味はあるのか。史跡には指定されたが重要文化財ではないという理解で良いか。

[事務局 JR] 重要文化財に限定した記載ではなく、一般論として重要な文化財についての記載という意図である。

[稲葉氏] 重要文化財と書くと特定のものとなるので注意して記載すべきである。

[副座長] 文化財の考え方について意見する。史跡の概念は歴史的に重要な土地に着目して指定したものである。城郭などでは、領域全体を史跡に指定し、史跡の中に建てられた建造物に価値があれば重要文化財にも指定するという理解である。高輪築堤は史跡指定されており、現地保存もしているが、その築堤自体は文化財であることは間違いないが、重要文化財まではならないという理解で良いか。

[文化庁] 難しい課題提起だが、高輪築堤の全体領域は海上部の 1.5km になり、今回現地保存できるのはその一部となる。建物でいうと一部だけが残っているという状態で、恐らく一部なので重要文化財としていないという考え方なのだと思う。

[副座長] 文化財を保存する場合、全て保存するという概念は理想的ではあるが現実的ではない。そうすると典型的なものを優先的に残すということになる。これは史跡でも重要文化財でも同じと考える。そういう考え方ではないということであれば、どういう考え方なのかを説明してもらいたい。

[稲葉氏] 重要文化財と国指定史跡は、いずれも指定手続後の話なので、この場合は有形文化財建造物と史跡の議論となり、この二者にどちらが重要であるかという優劣はない。史跡とするのか、有形文化財建造物とするのか、あるいはその両方なのかという判断でいうと、文化庁では史跡として指定する判断がなされ、有形文化財建造物にはあたらない、ということであると考える。

[副座長] 現時点では史跡として整備するが、その土地の上に文化財が載っている状態である。将来的にこの部分を重要文化財にする判断もあり得るのではないかと考えている。

- [文化庁] 現時点では分からないが、将来的に重要文化財となる可能性はある。正確には、将来の重要文化財の担当者に聞いていただくことになるだろう。
- [稲葉氏] この資料で言う「重要文化財」は文化財一般論であるとするならば、選ばれ残されているものは「指定された文化財」という言い方が適切である。指定された文化財が「典型的なもの・特徴的なもの」とする定義については、もしかしたら文化庁から意見が出るかもしれない。
- [中井氏] 2 ページ目右上の「③高輪築堤の継承のあり方」にある、「日本初の鉄道という歴史的背景を様々な場所で語り、床面デザインに活かす」という文章が分かりづらいので、正確に意図が伝わる文章に修正してもらいたい。
- [西村氏] 2 ページ目の「高輪築堤の継承のあり方」として、物理的な継承のみではなく、もう少し大きく考えて、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。最初に狭軌で作られたことが、その後の日本の鉄道のあり方を規定している。その後の標準軌への強い思いが満州鉄道などに向かい、新幹線を生み出した。専用線を引いて高速化する発想は当時の欧州などにはなく、新幹線は世界的に見ても革命的な鉄道のあり方である。この根源に、日本の鉄道が狭軌でスタートしたということがある。新幹線は ICOMOS の将来世界遺産に入るべき鉄道 8 路線に選定されている。その原点である狭軌や、関連する様々な設備モジュールは大きな価値があるものになる。鉄道が日本でスタートするときのあらゆる設備や仕様の初期値として、その後の全ての鉄道につながっていく。継承のあり方について物語をさらに大きく捉えると、もっとクリエイティブなデザインのあり方や可能性があると思う。
- [座長] 大宮の鉄道博物館の展示は充実しているが、この高輪築堤の場で、日本の鉄道の出発点であることに焦点を当てた展示施設もしくは博物館をしっかりと作ってもらいたい。
- [谷川氏] もともと議事録があって、議事録を一覧にまとめたものがサマリーのようなものなので、さらにサマリーのサマリーができた形になっており内容が難しい。できるだけサマリーと一覧表をあわせて公開した方がわかりやすいのではないかなと思う。
- [小野田氏] 新幹線の技術は「狭軌というコンプレックス」があり、「どうしても標準軌を作りたい」という熱意があったからプロジェクトとして成立したものと思う。その物語は日本の鉄道 150 年の歴史である。
- [小野田氏] 1 ページ目の右下の「②高輪築堤の価値のあり方」について、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、養魚場としたり、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。そのような地域の歴史も伝えられると良い。

- [JR] 4 街区にて狭軌のレールを表現するが、狭軌から標準軌、そして新幹線や日本の鉄道の発展といった情報も加えて、しっかりと伝えられるようにしたい。
- [座長] 本題ではないが、新幹線は日本がゼロから作ったのではなくフランスの高速列車を踏まえているという説もあるかと思うが、ご存知の方がいらっしゃれば教えてもらいたい。
- [小野田氏] フランスは戦後に旧ドイツの技術を取り入れて交流電化を実現する。そして高速列車にこだわり時速 300km も実現した。一時はフランスが世界の鉄道をリードしていた。その時に日本も技術者を派遣して学んでおり、新幹線につなげていった。フランスからするとフランスの技術協力により日本がフランスの技術を活かして新幹線が実現したということになる。
- [西村氏] フランスでは全く新しい鉄道路線、鉄道システムを作るという発想は無かったのではないかと。日本はそれを行って、さらには新しい都市が発展する起爆剤になっていったところに独自性があると思う。
- [座長] 技術的に見て、日本の新幹線はゼロから作られたのではなくフランスの技術を日本が発展させたという点も意義深い。
- [座長] このあたりで次の議題に移りたい。

4.2 高輪築堤の保存・継承の取り組みについて

- [事務局 JR] 資料 3-2 について説明する。JR として、高輪築堤の発見からこれまでの議論や取り組みを取りまとめた資料である。2・3 ページにこれまでの検討経緯を示す。4 ページに高輪築堤を現地保存・移築保存するために進めてきた取り組みを示す。5・6 ページに高輪築堤を現地保存・移築保存するために変更したまちづくりの内容を示す。7・8 ページ目に記録保存調査のこれまでの概要を示す。9 ページ目に公開に向けた取り組みとして保存活用計画の策定や保存のための各種試験の実施内容を示す。10 ページ目にこれからの公開の取り組みに関する検討内容を示す。11 ページ目に高輪築堤に関する理解を深める取り組みとして点群データを活用した動画作成やギャラリー整備、AR コンテンツの展開、旧新橋停車場跡との連携など検討している内容を示す。12 ページ目は高輪築堤の記憶や連続性を表現し継承していく取り組みの内容を示す。
- [座長] 質問、意見はあるか。
- [西村氏] 11 ページに「旧新橋停車場との連携」とあるが、汐留では線路でつながるべき位置に近接して巨大なビルが建っており、鉄道があったことをリスペクトしていない開発計画であったと思う。鉄道があったことをリスペクトして区割りや道路計画を行えばもっと違うものになった。高輪での継承においては、デザインやディテールだけではなく、リスペクトされるものを継承する計画を立て、それを実現するという考え方を大切にしてほしい。

- [中井氏] 11 ページの「将来に向けた…」と記載されていることを全部実現できるのか、と感じるところがあり、あくまで予定であるという注意書きを入れたほうが良いと思う。全て実現してほしいが、現時点ではまだ技術的に難しいこともあり得るのではないかなと思う。
- [副座長] 西村氏は以前より全体のデザインを考えておられるが、具体的にどういうイメージを持てば良いか、できれば次回以降に示してもらえるとありがたい。
- [副座長] 高輪築堤は史跡としての価値があると思う。日本で最初に鉄道を敷設した新橋～横浜間 29km の歴史的な意味を、小さい子供から大人まで分かりやすい展示を考えてもらいたい。さらにはデジタル技術を活用して、日本にいたなくても高輪築堤に関する情報が得られるような発信を考えてもらいたい。
- [稲葉氏] 資料 3-2 は基本構想の段階であり、詳細は今後の設計において深まっていく。デザイナーの力量も問われるところであるが、その過程で私たちが共通認識として持っているものから変わってしまうことも多々あるので、その部分の情報共有を十分に行ってもらいたい。
- [座長] 副座長に指摘されている部分を、この資料にもしっかりと描いてもらいたい。11 ページに「新橋～横浜間の記録史の編纂」とあるが、鉄道の開業が日本の近代化においてどういう意味を持っていたか、しっかりと取りまとめてほしい。新橋～横浜間の開業後、関西でも鉄道整備が進み全国展開になり、まさに鉄道が近代化に貢献している。これを展示で細かく記載するのは難しいかもしれないが、記録史にはぜひ記載してほしい。JR 東日本の守備範囲を超えるが、日本の鉄道の広がりや日本の近代化への貢献も描いてもらいたい。
- [小野田氏] 「新橋～横浜間の記録史の編纂」の監修は私が行うので、頂戴したご意見を踏まえて作業を進める。12 ページ目のパースにあるように、大人だけではなく子供が興味を持つ場所があると良い。蒸気機関車復元のアイデアもあるようだが、そのようなものがあると、さらに子供の興味を引くだろう。
- [谷川氏] この資料は今後時間が経つにつれて、様々な知見が加わり、調査も進むことによって、さらにバージョンアップしていくものと思う。
- [東京都] 資料 3-2 は JR 東日本の保存と継承の取り組みという整理の中で、2 ページ目の 6 街区の記録保存箇所範囲に京急連立事業に伴う東京都の調査範囲が描かれているが、どのような考えか。
- [事務局 JR] 客観的に記録保存を行った箇所の情報を載せた図であり、これまでの歩みという意図である。記載方については今後相談したい。
- [東京都] この記載方については、今後も調整させてもらいたい。
- [副座長] 5・6 街区について調査が進んでいるとのことだが、次回以降で良いので 5・6 街区の具体的な開発計画があれば提示してもらいたい。
- [JR] 第Ⅱ期エリア（5・6 街区）については全体の進捗を踏まえた案はあるが、各種協議前の段階である。第Ⅱ期エリア（5・6 街区）の調査が

進む中で今後、有意義なご議論をいただくためにどのような情報を提示できるか、社内で検討する。

[JR] この資料は JR 東日本の観点と見られてしまうが、各委員会における有識者、行政の皆さまの有意義なご意見・ご助言・ご指導を頂いて重ねてきた取組みの成果である。3 ページの上段では、皆さまから「貴重なご助言を頂いてきた」旨を明記する。また、当社以外の調査実施部分については改めて記載方法を調整させてもらいたい。

[JR] 調査や整備については、相応のコストがかかるものである。これに対し文化財行政や UR の補助・支援をいただいで進めてきている。民間事業者として、その成果をしっかりと関係者に説明できるように、引き続き進めていきたい。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

5 高輪築堤が目指す移築の方向性について（信号機土台部）

[事務局 JR] 資料4について説明する。信号機土台部はこれまで本会議でも様々な意見をいただいていた。JR としては移築保存に現地保存と同じくらいの価値を置き、整備を進めていきたいと考えている。移築保存とすることで、土中保存や現地保存ではできない展示や解説を行うことができる。そうした移築ならではの展示を説明する。信号機土台部の目指す移築として、高輪築堤の価値を高めるため、史跡指定部を補うガイダンス機能、高輪築堤の持つ歴史・ストーリー・背景を含めて移築（移築位置・形状等）、高輪築堤・信号機土台部の築堤石の移築、記録保存調査をもとに忠実に再現する、現地保存では保存のため露出することが難しい構成物の再現、高輪築堤に直接触れる等を目指している。また、まちづくりの価値を高めるため、親しみやすい新たなまちのシンボルとなる施設、TAKANAWA GATEWAY CITY の賑わい創出、史跡指定地周辺の回遊性の構築、高輪のまちの発展、過去と現代の融合等を目指している。

[座長] 質問、意見はあるか。

[事務局 JR] 本日欠席の本保氏から事前にいただいた意見を紹介する。過去のものを、現在の資源を使い、未来に向かって価値を作っていくことが信号機土台部移築の総体的な価値になる。信号機土台部自体はモノとしても観光の取組みとしてもインパクトはそれほど大きくないため、物理的な存在のみにとらわれない考え方で大きな価値にしていける必要がある。また、価値に相応しいソフト・ハード、両面での活用をしていくことにより、まちづくりの価値向上にもつなげていくことが重要である。信号機土台部の移築を通して企業として、保存・維持のために努力していることをアピールし社会に理解してもらうことも必要である。

[副座長] 都市部における文化財の活用は非常に難しい。開発と文化財保存の両方を考えなければならない。文化財としては現地保存できない場合のセカンドベストとして移築の価値を考えてもらいたい。現地保存の可否で価値を有するか全く無になるかという議論ではない。築堤そのも

のに価値があるなら、そのまま残せないとしても移築という選択肢は、文化財保存活用の観点でとても意義のあるものとなる。信号機土台部の 30m は信号機があることでシンボルとして分かりやすい空間にすべきであり、機関車があるとさらに分かりやすく、文化財活用として意義のあることになる。都市部における文化財をいかに保存・活用するかというリーディングプロジェクトになり、この整備が最もシンボリックな整備になるのではないかと考えている。

[座長]

日本全体で文化財は現地保存ではなくてはならないという意識が強く間違っていないが、現地保存できなければ潰すしかないという発想はいかがなものか。移築保存にも意義がありアスワンハイダムを作るときにアブシンベル神殿を移築して世界遺産になっていることが移築保存の価値の典型例である。アブシンベル神殿を移築保存する際に、神殿奥に太陽が届くという考え方をしっかりと実現して価値を生み出している。信号機土台部は JR 東日本が苦勞して移築を実施するというところで、象徴的な意味のある施設になると思う。

[中井氏]

整備基本計画の策定において、移築場所はほぼ確定であるが再現する高さや、水域をどう整備するか、などについて議論がある。広場の使い方を見ると移築する範囲がバリアフリーにはなりにくく、転落防止柵なども必要になるので、それらを含めて高さを決める必要がある。信号機もどこまでオーセンティックに復元するかという話もあり、あまりリアルに細かく復元すると、あたかも本物がそのままここにあったと勘違いされる可能性もある。推定で再現せざるを得ない範囲があるので、この「形」であるという確定はなかなかできない。何らかの形で復元をするが、利用の方法も含めて、いずれもまだ議論している段階である。模型だと水面っぽく見えているが、そこに本当に水を入れるのか、なども論点である。

[谷川氏]

信号機土台部の移築は、発見当初は信号機部分を含みできるだけ長い距離で現地に残せないかという要望をしつつも、現実的には難しいということで次善として 30m 移築という形になった。現地保存→移築保存→記録保存という調査・保存等検討委員会の考え方に基づいて決めている。その内容は、現地保存はできなかったが場所を移しても同じものを見ていただく、ということが基本的な考え方である。一方で実際は山側の法面は発掘調査をしておらず、海側も上部の半分程度は壊れているため、これらの部分は歴史的根拠に基づいて復元するという形になる。山側部分の復元の考え方は、明治 20 年の地形図を基にしているが、これは情報が粗く複線化期のものとなるため、もっと詳細かつ相応しい情報が欲しい。信号機土台は 2 つ発見されていて、現地で作り替えられていたことも重要な発見となる。それを活かした整備をしてもらい、調査の所見を活かした形で復元してもらいたいと思う。

[西村氏]

良い広場ができると思うが、歩行者動線や周囲との建物の関係性、各階のレベルなどを把握したい。わざわざこの広場に来るような歩行者動線は考えにくい。将来的にどうなるのか知りたい。大半の人はデッ

キレベルを南北に移動するので、中央広場にどういう人が歩いてくるのか、どういう空間が期待されるのか説明ではわからない。

[事務局 JR] 中央広場は高輪ゲートウェイ駅の正面に当たり、改札のあるデッキレベルから大階段で地上の広場に下りてくる場所である。信号機土台部は掘り込んで作るのもその脇を歩行者が通行する形となる。地上レベルは広場に面して店舗を整備する予定であり、ある程度の来訪者はあるものと考えている。したがって、大階段を下りたところに信号機があることは、まちとしてもシンボリックなものになるものと考えている。

[西村氏] 4-2街区の建物はいつ頃できるのか。

[事務局 JR] 全て完成するのは2030年以降になると想定している。中央広場についてはその完成に合わせて整備されることになる。

[座長] 他になければ次の議題に移る。

6 その他

(1) 第Ⅱ期エリア確認調査の着手について

[港区] 情報共有として第Ⅱ期エリア（5・6街区）の築堤の確認調査について説明する。トレンチ1～9の場所で港区立会いのもと調査を進めている。9月18日から作業を開始し、工事関係者と調整しながら進めている。所見はまだ述べられないが、本日は調査着手の報告までとし、今後、進捗等について報告させてもらいたい。

[座長] 質問、意見はあるか。

[座長] 他になければ次の議題に移る。

(2) 初代門司港駅遺構にヘリテージアラート

[座長] 初代門司港駅関連遺構のヘリテージアラートに関する新聞記事を紹介する。先日、初代門司港駅関連遺構のヘリテージアラートに関する取材を受け、高輪築堤が非常に良い取組み例として紹介されている。新しいまちづくりと文化遺産の保存の両立、現地保存と記録保存だけではなく移築保存の観点もあるという話をした。北九州市の話になっているが、JR九州は関与しているのか。

[JR] 当該箇所はJR九州から北九州市が土地を購入して整備を進めていると認識している。

[小野田氏] JR九州はこの件の当事者ではない。

[座長] 質問、意見はあるか。

[座長] 他になければ次の議題に移る。

(3) その他

[座長] 次回、何を議論するか説明してもらいたい。

- [事務局 JR] 次回の内容については、第Ⅱ期エリア（５・６街区）の計画内容として、どういう提示ができるか検討する。その他、調査の進捗を報告いただくとともに、本日いただいた指摘を踏まえて議題を整理したい。
- [座長] 他になれば閉会とする。

7 閉会

- [事務局 JR] 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