

「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13回）

開催記録

I 開催概要

日時： 2024（令和6）年12月23日（月曜日）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） 座長 ・木曾 功 氏（元ユネスコ日本政府代表部特命全権大使） 副座長 【欠席】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）
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） ・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 ・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
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 執行役員 鉄道本部 建設部長 兼 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 ・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 ・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 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・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12回（9/30）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]

- 参考資料 1 [高輪築堤を機関車で通った人々について]
資料 3 [第Ⅱ期エリア確認調査の状況について]
参考資料 2 [一般見学会の開催について]
資料 4 [『国際交流拠点・品川』の実現に向けたまちづくりについて]
参考資料 3 [TAKANAWA GATEWAY CITY～100年先の心豊かな暮らしのための実験場～
2025年3月27日 いよいよまちびらき]

II 議事要旨

1 開会

- 第13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12回（9/30）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

- 資料2について説明する。（事務局 JR）

[説明概要]

・前回いただいたご指摘を反映した。ご指摘をいただいた有識者の皆様には事前に内容を確認しており、本日さらなるご指摘がなければ確定版としたい。

- 「高輪築堤を機関車で通った人々について」を説明する。（西村氏）

[説明概要]

- ・新橋～横浜間の鉄道は、当時の人々にとって全く新しい移動体験であった。
- ・旧暦 1871 年 8 月 6 日に行われた試運転では木戸孝允が乗ったとされ、最初に誰がどのように鉄道に乗ったか、オフィシャルな情報としてはこれが最初となる。同年 9 月 21 日には大久保利通が乗り、日記に「実に百聞は一見に如かず」等の記載がある。いずれも近代化において鉄道が非常に重要だという認識を持ったようである。
- ・岩倉使節団が出発時に東京から横浜までこの鉄道を使用した旨の記録があり、諸外国に行く前に近代文明を体験したということが非常に大きい。
- ・開業期の鉄道を利用して西洋を体感したという物語が、来訪者に大きく印象付けるのではないかと思う。説明の各所にちりばめると、来訪者により多くの体感をもたらすと思ひ、紹介した。

←残念ながら、岩倉使節団が乗ったのは新橋ではなく品川である。随行員の牧野伸顕氏の回顧録がある。「米国に着いて初めて汽車に乗るのは体面に関わるというので、皆で品川に出向いて、まだプラットホームはなく汀より汽車に乗って横浜へ行った」という話である。（老川氏）

← 高輪築堤はまだ工事中だった可能性がある。（座長）

→ 世界へ旅立つ拠点が品川だったという意味では、非常に面白い話になるだろう。（老川氏）

4 第Ⅱ期エリア確認調査の状況について

- 資料3について説明する。（港区）

〔説明概要〕

- ・5・6街区の高輪築堤等の残存状況確認のため、港区教育委員会が主体となって調査を実施した。トレンチ1～7では想定通り開業期の海側石垣が確認された。トレンチ8・9では高輪築堤跡の盛土の一部が確認されたと推定している。記録保存調査ではなく確認調査のため、現在は養生した上で埋め戻している。今後は検出された遺構を概要報告書に取りまとめ、従前調査と照合しながら所見をまとめていく。
- ・トレンチ7では開業期の海側石垣に接続する形で張り出し遺構が確認されており、用途は不明だが、4街区で確認された信号機土台部の張り出し遺構と類似している。今後、4街区の調査図面や文献資料と照らし合せながら、トレンチ7の張り出し遺構の所見もまとめていく。

5 『国際交流拠点・品川』の実現に向けたまちづくりについて

- 資料4について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕

- ・TAKANAWA GATEWAY CITYでは、鉄道が初めて走ったイノベーションの地としての記憶を継承するまちづくりに取り組んでいる。今後は更にまち全体の価値を高めるため、「地球益」の実現に向けて、「人材・叡智」、「医療」、「水素・GX」を3本柱として取り組みたいと考えている。
- ・駅やまち、周辺地域にもつながるまちづくりの考え方としては、駅や広場をつなぐデッキネットワークの形成により、まちと周辺地域がつながって、共に成長していくまちづくりを目指している。
- ・高輪築堤の保存と継承を実現するまちづくりとしては、2・3街区でのしっかりとした現地保存の他、高輪築堤の記憶・連続性を継承するランドスケープ、AR体験プログラムなどを進めていきたい。

「国際交流拠点・品川」とTAKANAWA GATEWAY CITYはどのような位置付けなのか。（座長）

← 「国際交流拠点・品川」は、品川駅周辺において上位計画に基づく大きなまちづくりの概念で、多数の開発プロジェクトの集合であり、そのプロジェクトの一つがTAKANAWA GATEWAY CITYである。「国際交流拠点・品川」の最初のステップとして、TAKANAWA GATEWAY CITYがまちびらきをする。（事務局 JR）

← 150年前に高輪築堤を築いた当時のイノベーションを感じられる場所で、イノベーションを未来へ繋いでいくという思いで取り組んでいる。（JR）

6 その他

- なぜ海上築堤なのかという点について、関西大学の柏原宏紀氏が「日本初の鉄道建設過程に関する一考察－高輪築堤を中心に」という論文を書いている。兵部省の反対などにより大隈重信が海上築堤の建設を決断したという話が定説だが、実際に海上築堤を決断したのは兵部省の反対より前であるようだ。（老川氏）
- 次回議論する内容を説明してもらいたい。（座長）
← 第Ⅱ期エリアの確認調査について、港区教育委員会による所見の進捗報告を考えている。その他には、2025年3月27日にTAKANAWA GATEWAY CITYが開業を迎えるので、その情報共有を行いたい。（事務局 JR）

7 閉会

- 本日は終了とする。（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13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] 本日は稲葉氏・本保氏、オブザーバーの古関氏・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を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12回（9/30）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頂き、感謝する。各委員から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

- [事務局 JR] 資料2について説明する。前回いただいたご指摘を反映した。ご指摘をいただいた有識者の皆様には事前に内容を確認しており、本日さらなるご指摘がなければ確定版としたい。また、資料2に記載の「『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る」といった観点や、「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」という観点について、西村氏にお話をいただく。

- [西村氏] 「高輪築堤を機関車で通った人々について」をテーマにお話をさせていただく。以前、品川と神奈川の宿場町について調査したことがあり、鉄道の行路が宿場町に非常に大きな影響を与えていたことも様々な史料から読み取れたが、その経験から「鉄道を体感した人の目」で見ること重要ではないかということの説明したい。当時の鉄道は全く新しい移動体験であり、それを誰がどのようなかたちで体感して、日記等にどのように書き残したかを調べていくと、近代化を体感した初期の人たちの足跡が非常にクリアに見える。最初に誰がどのように乗ったかについては、いくつか資料がある。旧暦1871年8月6日に行われた試運転では木戸孝允が乗ったと明記され、オフィシャルな情報としてはこれが最初となる。その前日には太政大臣の三条実美が乗ったという記述もあるが、具体的には不明である。他にも試運転段階で同年9月21日には大久保利通が乗り、日記に「実に百聞は一見に如かず。愉快に堪えず。此便を起さずんば必ず国を起すこと能はざるべし」と記していることが「日本国有鉄道百年史」第1巻にある。いずれも

近代化において鉄道が非常に重要だという認識を持ったようである。仮開業となる1872年5月7日の前日には試乗会が行われ、そこでも多くの要人が乗ったようである。また、よく知られた話として、明治天皇が横浜から品川まで乗ったという記録がある。正式開業の際には大きなセレモニーがあり、その中に西郷隆盛や渋沢栄一が乗ったという記録も残っており、ひよっとしたらそのような人たちの日記を読むと、当時のことが更に分かるかもしれない。大きな話題としては、岩倉使節団が出発時に東京から横浜までこの鉄道を使用した旨の記録があり、諸外国に行く前に近代文明を体験したということが非常に大きい。岩倉使節団には中江兆民や津田梅子、随員には釜石製鉄所を作った大島高任などの著名人の他、留学生も多く含まれていた。当時、津田梅子は6歳か7歳であり、少女が乗った記録としては最初だったのではないかと思う。そうした方々が開業期の鉄道を利用して西洋を体感したという物語が、来訪者に大きく印象付けるのではないかと思う。モノとしての展示だけではなく、このような物語を各所にちりばめると、来訪者にとってより多くの体感をもたらすと思ひ、紹介した。

[座長] 1872年に新橋～横浜間の鉄道が開業するが、その前年には動いていたということか。

[西村氏] 仮開業ということで、線路がつながった状態ではあるが、建物やプラットホームなど各種施設は工事中だったと思われる。

[老川氏] 残念ながら、岩倉使節団が乗ったのは新橋ではなく品川からである。随行員の牧野伸顕氏の回顧録がある。それによると「米国に着いて初めて汽車に乗るのでは体面に関わるといので、皆で品川に出向いて、まだプラットホームはなく汀より汽車に乗って横浜へ行った」という話である。

[座長] では高輪築堤はまだ工事中だった可能性がある。

[老川氏] 高輪築堤は通っていないが、世界へと旅立つ拠点が品川だったという意味では、ひとつのエピソードとして非常に面白い話になるだろう。

[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。

4 第Ⅱ期エリア確認調査の状況について

[港区] 資料3について説明する。5・6街区について築堤等の残存状況確認を目的に、港区教育委員会が主体となって2024年9月18日より調査を実施した。1・2ページは12月8・9日に開催した現地見学会で提示したものを掲載している。結果として9ヶ所全てのトレンチで高輪築堤跡の痕跡が確認された。トレンチ1～7では想定通り開業期の海側石垣が確認された。トレンチ8・9では高輪築堤跡の盛土の一部を確認できたと推定している。あくまでも記録保存調査ではなく確認調査のため、現在は養生した上で埋め戻している。今後は検出された遺構を概要報告書に取りまとめ、従前調査と照合しながら所見をまとめていく。トレンチ7では開業期の海側石垣に接続する形で張り出し遺

構が確認されており、用途は不明だが、4街区で確認された信号機土台部の張り出し遺構と類似している。トレンチ7の張り出し遺構を部分的に掘削したところ、信号機土台部の張り出し遺構の木材基礎と類似した木材の一部が確認された。但し、極めて狭小な範囲での確認であり、4街区と同様のものであるかまでは確認ができなかった。今後、4街区の調査図面や文献資料と照らし合せながら、トレンチ7の張り出し遺構の所見もまとめていく。12月8・9日に一般向けに現地見学会を実施した。2日間で計4,306人が訪れ、大変盛況で皆様に興味深く見ていただいたと感じている。

[座長] 見学会対応に感謝する。鉄道の歴史を語るうえで、機関車の製造に触れることも来訪者にとって重要だと思われるが、機関車の製造は何処で行われたのか。

[小野田氏] 車両の研究は昔から行われており、比較的詳しいことが分かっている。当時は全てイギリスで製造されたものを分解して輸入し、日本で組み立てたとされる。後の大阪～神戸間鉄道において初めて客車を組み立てたが、機関車についてはなかなか自力で製造まで至らなかった。日本で民間の製造会社が立ち上がり国産化するのには明治30年頃である。

[座長] 新橋～横浜間を走った機関車や車両に関しても説明を加えていただいた方がよい。

[座長] 質問、意見はあるか。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

5 『国際交流拠点・品川』の実現に向けたまちづくりについて

[事務局 JR] 資料4について説明する。上段は未来に向けてJR東日本が重点的に取り組む3本柱について、中段は周辺地域にもつながるまちづくりの考え方について、下段は高輪築堤の保存と継承を実現するまちづくりの考え方について示す。TAKANAWA GATEWAY CITYでは、鉄道が初めて走ったイノベーションの地としての記憶を継承するまちづくりに取り組んでいる。これまでの取り組みの中でもお伝えしているが、誰もが健康で心豊かに生きられる暮らしづくりを推進している。今後は更にまち全体の価値を高めるため、「地球益（地球と人間が調和する利益）」の実現を目指しており、「人材・叡智」、「医療」、「水素・GX」を3本柱として取り組みたいと考えている。具体的には、「人材・叡智」については、埋もれている才能の発掘・伸長や、リスクリング等によって世界レベルの知が会う拠点を形成したい。「医療」については、重大疾病の早期発見や、新薬へのリアルタイムアクセスができる拠点を形成したい。「水素・GX」については、水素都市モデルの創造として水素利活用のまちづくりを進めていきたい。駅やまち、周辺地域にもつながるまちづくりの考え方としては、駅や広場をつなぐデッキネットワークの形成により、まちと周辺地域がつながって、共に成長していくまちづくりを目指している。また、一般車両や物流動線などの地下接続、エネルギー連携や物流などの観点で、レジリエンス強靱化や災害対策

を進めていく。高輪築堤の保存と継承を実現するまちづくりとしては、2・3街区でのしっかりとした現地保存の他、高輪築堤の記憶・連続性を継承するランドスケープ、AR体験プログラムなどを進めていきたい。これらの3つの観点を組み合わせてまちづくりを進め、国際イノベーション拠点を形成していく。参考資料3はプレスリリース資料である。築堤関係の取り組みについては、主に9～10ページに掲げている。本日は、前回の有識者検討委員会で紹介した「高輪築堤 保存・継承の取り組み」からデジタル技術を活用した体験コンテンツを紹介する。

[座長] 「国際交流拠点・品川」とTAKANAWA GATEWAY CITYはどのような位置付けなのか。

[事務局 JR] 「国際交流拠点・品川」は、品川駅周辺の大きな範囲で上位計画に基づいて関係者が協力して目指していく大きなまちづくりの概念で、多数の開発プロジェクトの集合であり、そのプロジェクトの一つがTAKANAWA GATEWAY CITYである。

[座長] プレスリリース資料では、その位置付けが分かりにくいように感じた。

[JR] ご指摘の通り、プレスリリース資料では位置付けの紹介が弱いのかもみれず、明確になるように努めていく。TAKANAWA GATEWAY CITYは単に「国際交流拠点・品川」の一部というよりも、「国際交流拠点・品川」において一緒に取り組んでいくという姿勢である。150年前に高輪築堤を築いた当時のイノベーションを感じられる場所で、イノベーションを未来へ繋いでいくという思いで「TAKANAWA GATEWAY CITY」のプロジェクトに取り組んでいる。

[座長] 日本における機関車の製造プロセスを聞いたが、デジタル技術を活用した体験コンテンツで紹介される機関車はどの段階の機関車か。

[JR] 文献によると、開業当時はイギリスの数社から10両の機関車を分解して輸入し、日本で組み立てて導入した。このうち現存しているのは鉄道博物館の1号機関車、桜木町にある3号機関車と、台湾で保存されている1両と合わせて3両ある。現在、1号機関車の三次元データを用いてAR動画の作成準備中で、来春公開予定である。

[座長] その動画についても開業当時に高輪築堤を走った機関車として、丁寧に説明を加えていただくと良いと思う。

[座長] 質問、意見はあるか。

[東京都] 資料4の下部に記載されている「第Ⅱ期エリア（5・6街区）」の「一部記録保存調査等実施」に続く「残りは今後調査」という記述は、どのような意味か教えてもらいたい。

[事務局 JR] 今後の取扱いを整理していく、という意図であり、わかりやすい表現に見直す。

[座長] 他になければ次の議題に移る。

6 その他

- [老川氏] 私が少し気になっていることを話す。なぜ海上築堤なのかという点について、関西大学の柏原宏紀氏が「日本初の鉄道建設過程に関する一考察－高輪築堤を中心に」という論文を書いている。兵部省の反対などにより大隈重信が海上築堤の建設を決断したという話が定説だが、実際に海上築堤の建設が決断されたのは兵部省の反対より前であるようだ。兵部省の反対が直接的な要因ではなかったということであり、柏原氏は地形の問題を指摘している。当時は踏切を作るという発想がなかったようであり、東海道を跨ぐことができなかったのが理由で、たまたま遠浅の海岸だったことから海上を通す判断をしたという指摘である。ぜひこの論文を読んで参考にしてもらいたい。また、高輪築堤は3線化まで発掘で確認されており、後背地とのつながりにも触れて紹介した方が良いと考える。もう一点、資料2にある「高輪築堤の伝える価値」について、「鉄道はイギリスの近代技術で、築堤は日本の土木技術によって作られた」という整理がされているが、違和感がある。鉄道とは何を指すのか、機関車だけを指すものではなく、このような整理で良いのかどうか。
- [小野田氏] 技術分野によって国産化の過程が異なる。機関車は完全にイギリスの技術である。一方で土木について土を盛る技術は日本で成熟していた。結果的に西洋の技術と日本の伝統的な技術が合体されて成立したという考えになる。そのあたりがもう少し表現できると良い。
- [老川氏] 機関車だけでは鉄道とは言えない。線路を含めたシステム全体が鉄道技術となるので、表現の仕方を工夫してもらいたい。
- [座長] 表現に課題はあるが、内容としては必ずしも間違っていない。どのような表現が良いか。
- [小野田氏] 「鉄道はイギリスの技術を基本として、日本の伝統的な技術を融合させて作られていった」という表現が良いのではないか。
- [座長] 高輪築堤を除くと、その他は「100%イギリスの技術」とは言い切れるか。
- [小野田氏] 神奈川にも海上に築堤が作られているので、必ずしもそうとは言えない。土工は日本が非常に優れており、日本の技術と言える。
- [座長] 線路を敷設する部分はイギリスの技術となるのではないかと思う。イギリスと日本の技術の合体という部分に線路が含まれるのかどうか。
- [老川氏] 土工と、線路を敷設することを含めて鉄道技術という認識になる。
- [座長] そもそも日本に鉄道はなかったのだから、土台作りは日本の技術かもしれないが、鉄道自体はイギリスの技術と言って良いのではないかと思う。重要なのは線路をしっかりと敷設することであり、そこはイギリスの技術だと思う。
- [小野田氏] 「ベースとなる部分はイギリスの技術で、これをもとに日本の技術を融合させた」という表現で良いのではないか。

[座長] 融合となると、鉄道を敷設すること自体も融合したと勘違いする。「土台作りが日本の技術、鉄道を敷設する技術はイギリスの技術である」という整理であれば良く分かる。

[事務局 JR] 本日の議論を踏まえて表現を見直す。

[座長] 次回議論する内容を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期エリアの確認調査について、港区教育委員会による所見の進捗報告等を考えている。その他には、2025年3月27日に TAKANAWA GATEWAY CITY が開業を迎えるので、開業に関する情報の共有を行いたい。

[座長] 参考資料3の表題は、TAKANAWA GATEWAY CITY のまちびらきであるが、広く「国際交流拠点・品川」のまちびらきのことが書いてあるように感じられる。

[JR] 「国際交流拠点・品川」は JR 東日本以外も含めた複数のプロジェクトが集合して目指す大きな概念であり、その一つが JR 東日本が進める TAKANAWA GATEWAY CITY である。

[座長] 3月27日は TAKANAWA GATEWAY CITY のスタートなのか、「国際交流拠点・品川」のスタートなのか。

[JR] 3月27日の対象は TAKANAWA GATEWAY CITY のまちびらきであるが、「国際交流拠点・品川」の関係プロジェクトで大きな開業は TAKANAWA GATEWAY CITY が最初となる。その意味では「国際交流拠点・品川」の最初のステップとして TAKANAWA GATEWAY CITY がまちびらきをする、とご理解いただきたい。

[座長] 了解したが、そのこともより分かりやすく周知してはどうか。

[座長] 他になれば閉会とする。

7 閉会

[事務局 JR] いただいたご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