

「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7回）

開催記録

I 開催概要

日 時： 2023（令和5）年8月22日（火曜日）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（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） ・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	・老川 慶喜 氏（立教大学名誉教授） ・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】古関 潤一 氏（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 人間科学学術院 教授） ※オンライン出席	
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 ・港区街づくり支援部 ・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 ・公益財団法人東日本鉄道文化財団 鉄道博物館 学芸部	
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 ・東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模開発部門 ・東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部 ・東日本旅客鉄道株式会社 建設工事事部 ・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	
関係者	・内田 まほろ氏（一般財団法人 JR 東日本文化創造財団 TAKANAWA GATEWAY CITY 文化創造棟準備室長）	
事務局	・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・大規模開発部門	
サポート	・パン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6回（6/20）有識者検討会議議事録案]

資料2-1 [国際文化都市の観点からみた高輪築堤の可能性]

資料2-2 [有識者検討会議での主なご意見]

資料 2-3 [鉄道の世界遺産 4 事例]

資料 3 [羽田空港アクセス線（仮称）整備事業の概要]

II 議事要旨

1 開会

- 第7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）
- 有識者オブザーバーの古関氏が欠席、谷川氏がオンライン参加となる。（事務局 JR）
- 資料説明の関係で JR 東日本文化創造財団の内田まほろ氏が出席する。（事務局 JR）

2 第6回（6/20）有識者検討会議 議事録確認

- イギリスの協力を得て構築した旨の記載を追加してもらいたい。（座長）
- 他に修正意見がなければ、修正をもって前回議事録は確定とする。（座長）

3 品川エリアの今後のまちづくりと文化財のあり方について

(1) 国際文化都市の観点からみた高輪築堤の可能性

- 資料 2-1 について内田氏から説明頂く。（事務局 JR）
- 大宮の鉄道博物館はよくできているが、展示内容は鉄道全体のものである。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、新橋や横浜のことと共に全体像を説明してもらう方が、一般の方々の理解を得られるのではないか。（座長）
- 佐賀県の博物館とはどういう関係か。（副座長）
 - ← 大隈重信と築堤の歴史的な関わりで、大隈重信の出身地である佐賀県の博物館に築堤を復元したものが作られている。（内田氏）
- 新橋駅前と佐賀県立博物館の築堤はあくまでもモニュメントであり、これらと比較される展示では困る。現地保存した高輪築堤こそ本物であり、その希少価値をわかってもらえることが重要である。（老川氏）
 - ← その通りだと思っている。（内田氏）
 - ← 史跡関係者は移築を嫌がる傾向にあり、移すと価値がなくなり偽物だという評価をされる。なぜ史跡については、動かすと価値がなくなると考えるのか。例えば大宮鉄道博物館にある機関車などの重要文化財は、どこに置いても価値は変わらない。そこに残せない場合、移築は重要なポイントになる。例えば日本の茶室など重要文化財は多くが移築されている。（副座長）
 - 史跡なので移さず保存できれば一番よい。様々な状況があり、次善の保存手段として移築も考えられるが、新橋駅前や佐賀県立博物館の築堤は、文化財として移築したものではなく、単に石を積んでモニュメントとして構築されただけになっている。本格的な文化財としての移築とは異なる。それらに対して、この場所ではきちんと本家であることを理解してもらいたいという考えである。（老川氏）

← 移築には価値があると思うし、正確な復元でなければ価値を損なうことも理解できる。文化財として扱って復元してもらいたいと思っている。（副座長）

- 文化財がモノだけでなく人も大事というようになり久しく、価値を維持しつつ、どのように人に楽しんでもらい繰り返し来てもらうかが、世界中の文化財関係者の課題であり苦勞しており、これを実現出来ている事例がなかなかない。文化財保存の専門家が様々なトライを繰り返し、取り組んでいることなので、是非実現してもらいたい。（稲葉氏）
- 高輪築堤の発見前から品川の開発で議論していたテーマは、どうやって日本に文化的公共空間を作るかということだった。日本にそのような場所が少ないため、品川の開発では低層部に文化的な設えを全面的に施すこととなった。当初は品川の歴史的な価値を示すものが品川駅西口にある貴賓館のみであったが、これに高輪築堤が加わった。高輪築堤を活かして品川全体の価値を高められるかが、品川に関わってきた人間の思いである。モノだけを保存するだけでは限られた人にしかアピールできない。ハードを残すのは可能な限り行うが、この地区に組み込むソフトとして、失われた鉄道遺産の記憶など、価値を表現できる空間を作ることができるチャンスが訪れたという認識である。保存したうえでどのように活用するかが、品川の開発にとって非常に重要なものであり、その方向で議論を進めてもらいたい。（中井氏）

← 築堤の石垣だけではなく、新橋～横浜間が日本の鉄道の出発点だという事実があったうえで歴史的な価値が出てくる、という考えである。（座長）

← 巨大面開発であるものの、ここが東京の中心というわけではないので、きちんとしたストーリーを作らないと難しい。築堤に絡めたストーリーをしっかりと構築することが重要である。（西村氏）

← 資料2-1ではロンドンやパリやニューヨークと東京を比較しているが、この比較だと渋谷や神楽坂など、「ごちゃごちゃしたところでエネルギーがあり頑張っている都市が東京である」という話になる。その議論と品川は違うのではないかなと思う。（西村氏）

← 街区ごとに立派な建物を建てるのはよいが、街区をつなぐ通りなどに、近代化の出発点として線的な施設があったということをデザインで可視化して伝えたり、地下にある築堤があたかも地表に表出しているようなデザインなどが工夫できたりするのではと思う。街区を貫いたストーリーのもとに日本の近代化があると伝えることが重要で、それぞれの街区のデザインをつないで共有化する動きが、文化的なアピールにも繋がってくると思う。（西村氏）

← 文化創造棟は築堤が発見される前に計画されたものであるが、築堤の発見によって付加価値が高まった幸運な施設である。その幸運を最大限利用して地区全体の価値を高めて賑わいをもたらしていくことが重要。そのためには、街区がばらばらで全体が見えない状況にならないよう、地区全体のイメージ作りをどうするか考えることが大事（本保氏）

← 大丸有地区のように、地区一体としてエリアマネジメントを行い、価値を上げる仕組みづくりをも考えられると良い。（本保氏）

← MICEの取り組みをしているが、東京駅であれば大丸有全体で進めている。エリア全体の様々な施設の集積を活かして地域で考えることが重要であり、今日の資料を基に議論を展開していけばよい。（本保氏）

- 1～6街区の共通するデザインコードは、「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン」として学識・地権者 JR が一緒に策定している。現時点で欠けているのは大品川を統合するようなデザインコードであり、築堤の発掘をきっかけにぜひ作れたら良いと考えている。（中井氏）
 - ← 駅街区なども含めた品川全体の考えを進めることは重要だと思うが、そのような動きは例えば行政などで進められているのか。（本保氏）
 - 品川は、北周辺地区、西口地区、東口地区、駅街区の4地区が動いており、それぞれガイドラインを作って進めているが、この4地区を一つに束ねようという話はない。ただし共通項として「品川駅えきまちガイドライン」というものはある。例えば東口地区は築堤がほとんど関係ないが、それ以外の地区で、高輪築堤など歴史的なものも含めて、大品川としての開発コンセプト、またはそのキーになる計画を作りたいというのが個人的な思いである。（中井氏）
- 2街区の文化創造棟が低層なのは、主要な風の通り道だからである。（中井氏）
 - ← ランドマーク的な施設が低層なのはよかったと思う。（小野田氏）
- 現時点で取り組みが足りないところはあるかと思う。北周辺地区は当初分割して売ることも検討した時期があったが、品川車両基地として利用してきた土地を還元したい思いで JR 東日本グループでの検討を進めてきた。周辺で京急や西武、NTT などの開発も動いており、全体で、東京の他のエリアにはない今後 100 年のまちづくり、150 年前に近代化のイノベーションである当時の志を伝えていけるような街づくりをしていきたい。一方で事業性の問題もあるので今後もしっかりと議論させてもらいたい。（JR）
- 『継承×革新』というコンセプトで、2021 年に「品川駅えきまちガイドライン」がまとめられた。元々海だったこと、東海道が通っていたこと、崖線には邸宅が点在し、品川宿があったというような歴史に革新をかけ合わせていくということである。今後更に様々な議論があり、よい街になっていければよいと思っている。（京急）

(2) 文化財の価値や継承のあり方

- 資料 2-3 について、18 世紀初頭から世界中で鉄道網が構築されるのだが、なぜ 4 か所しか世界遺産がないのかという疑問がある。どの国も最初に作られた鉄道があり、どういう扱いなのか興味がある。（副座長）
- 世界遺産では「世界的に認められる卓越した価値があるかどうか」ということで OUV（Outstanding Universal Value）という言葉が使われるが、その意味でもなぜ山岳鉄道ばかりで、全体でも 4 か所しかないのか。鉄道遺産が文化財として世界的に価値が確立していないという認識であり、この部分の議論を深める必要があると思う。（副座長）
 - ← 新橋～横浜間が典型だが、鉄道は古いまま維持することができず必ず更新されるものであることが影響しているのではないか。当時のまま完全に残っている状況が限りなく少ない。（座長）
 - ← OUV はシリアルノミネーションでは遺産全体で持っていればよく、構成要素の一つひとつが持っている必要はない。この点は、すぐに答えが出る議論ではないと考える。（座長）
 - ← 強いて言うならアメリカの大陸横断鉄道はどうなのかを知りたい。（座長）

→ アメリカにはナショナルヘリテージという連邦議会による保護活用の制度があり、建国を担った産業など、広域にわたる遺産について地方公共団体をまたがって認証している。（稲葉氏）

- 日本の事例は三池炭鉱の構成要素だが、どのような観点で世界遺産として認められたのかという点にも興味がある。（副座長）

← 三池炭鉱の調査に携わったが、炭坑や港は立派な遺産として残っているが鉄道に関しては立派といえるものがないのが実際である。ただし鉄道がないと炭坑から港まで運ぶシステムが機能しなかったということで、ひとつのストーリーをつなぐものとして評価されて世界遺産に至ったというのが当時の実情である。（小野田氏）

- 20世紀の新しい世界遺産候補に新幹線が挙げられるという議論もある。実際に指定されることはないと思うが。（座長）

← ゼメリング鉄道が世界遺産になった際、今後世界中で鉄道遺産が候補に挙がるという議論がICOMOSで行われていた。当時8つの候補があり、その1つに新幹線があった。高速鉄道を専用軌道で新規に作り、国の繁栄に寄与したビジネスモデルとして、世界中に広まったという価値である。高速鉄道システムはヨーロッパで発想がなかったものである。（西村氏）

→ 鉄道を世界遺産になると、新幹線については車両ではなく鉄道自体に価値があるものと考えるべきである。（座長）

- 資料2-2はこれまでの議論がよくまとまっているので、本日の議論も踏まえて改訂版を作ってもらいたい。（座長）

4 情報共有

(1) 羽田空港アクセス線（仮称）整備事業の概要

- 羽田空港アクセス線とTAKANAWA GATEWAY CITYとの関係を知りたい。（座長）

← 位置関係としては、TAKANAWA GATEWAY CITYは品川駅に近い部分、羽田空港アクセス線は田町駅に近い部分になる。（JR）

- 試掘結果を踏まえて全貌が明らかになるのはいつごろか。（副座長）

← 本件は、まず高輪築堤調査・保存等検討委員会で検討して調査を進めていく。但し鉄道用地内の話であり、品川駅街区と同様に工事を進めながら調査を進めることとなる。（JR）

- TAKANAWA GATEWAY CITYと上手く結びつける必要がある。しっかりと関係作って進めてもらいたい。（座長）

5 その他

- その他意見や追加議題がなければ、本日は終了する。（座長）

- 次回の議題を説明してもらいたい。（座長）

← 本日の意見を取りまとめ、議題について検討して改めて報告したい。（事務局 JR）

- 駅街区の都市計画手続について今月末に国家戦略特区として公表される予定であり、その際にプレスリリースを行う。内容には文化財について対応する旨を入れる予定であり、事前に委員の皆様にメール等で送らせてもらう。引き続き協力をお願いする。（京急）

6 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] 開会に先立ち、本日会場に2街区の文化創造棟の模型を用意しているので、ご覧いただきたい。
- [事務局 JR] ただいまより、第7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。本日は有識者オブザーバーの古関氏が都合により欠席、谷川氏がオンラインでの参加となる。また、資料の説明の関係で一般財団法人 JR 東日本文化創造財団の内田まほろ氏が出席する。
- [事務局 JR] 配布資料の確認を行う。欠損があればその申し出いただきたい。
- [座長] 議事録の部分にイギリスの技術的な協力を得て作ったという部分を記載してもらいたい。
- [事務局 JR] 本日の次第を説明する。
- [事務局 JR] ここからは松浦座長に進行をお願いする。

2 第6回（6/20）有識者検討会議 議事録確認

- [座長] 各委員で修正の指摘をしていると思うが、本日特に意見がなければ、これで確定とする。
- [座長] 他になれば、次の議題に移る。

3 品川エリアの今後のまちづくりと文化財のあり方について

- [事務局 JR] 資料2-1について、内田氏よりご説明を頂く。
- [内田氏] 国際文化都市の観点からみた高輪地区の可能性を資料2-1として説明する。
- [座長] 単に高輪築堤だけを強調しても、一般の方々に理解は得られない。大宮の鉄道博物館は非常によくできているが、展示内容は鉄道全体に及び、非常にボリュームがある。ここでは、日本の近代化の出発点であることをしっかりと記載して、新橋や横浜のことと一緒に、全体をしっかりと説明してもらおうほうが、一般の方々の理解も得られると思っている。
- [副座長] 佐賀県の話はどういう内容か。
- [内田氏] 大隈重信の出身地というつながりで、1年以上前になるが、佐賀県の博物館に築堤を復元したものができている。高輪築堤石やレールを寄贈している。大隈重信の歴史的な関わりと築堤というテーマでの展示である。
- [老川氏] 新橋駅前と佐賀県博物館にある築堤は、あくまでもモニュメントである。これらと比較されるような展示では困る。現地保存した高輪築堤

こそ明治5年にできた本物の築堤だということ、その希少価値を分か
ってもらうことが重要である。

[内田氏]

その通りだと思っている。

[稲葉氏]

文化財がモノだけではなく、人も大事だということになって久しい。
価値を維持しつつ、どのように人に楽しんでもらうか、繰り返し来て
もらうかというのが文化財関係者の課題である。これは日本だけでは
なく世界中でその課題に取り組んでおり、苦勞しているところである。
説明はまさにその通りなのだが、これを実態として実現できている例
が中々ない。文化財保存の専門家も繰り返しトライしてきていること
なので、ぜひ実現してもらいたい。

[副座長]

史跡関係者は移築を嫌がる傾向にある。移築すると価値がなくなり偽
物だという評価をされる。私は、文化財という観点で言うと、動産の
観点などもある。例えば大宮にある機関車などがそれにあたる。これ
は史跡ではなく重要文化財のため、どこに置いても価値は変わらない。
なぜ史跡については、動かすと価値がなくなると考えるのか。史跡の
性質によるものだと思うが、ただ、現実問題そこに残せない場合、移
築は重要なポイントになると考えている。価値がないから捨ててよい
というものではない。日本の文化、茶室など重要文化財的なものは多
くが移築されて残されている。それはどのように考えるべきか。

[老川氏]

史跡なので、基本的には移さないで保存できれば一番よい。但し様々
な状況もあり、次善の策として移築も考えられる。しかし、新橋駅前
や佐賀県立博物館は、石が保存されること自体は素晴らしいことだ
と思うが、文化財として移築したものではなく、単に石を積んでモニユ
メントとして構築されただけになっている。佐賀県の場合は、大隈重
信が関わったということを継承するために構築されたものであり、本
格的に本腰を入れて文化財として移築したというものとは異なる。新
橋駅前も、石垣の上に大きな蒸気機関車が走っており違和感がある。
それに対して、きちんとここが本家だということを理解してもらいた
いという考えである。

[副座長]

移築には価値があると思う。移築する際に復元が正確でなければ価値
を損なうというのも理解できる。文化財として扱って復元してもらい
たいと思っている。

[中井氏]

そもそも品川の開発で、文化財が出てくる前から考えていたことは、
どうしたら日本に文化的公共空間を作れるか、ということである。文
化財が出てくる前に、日本には文化的公共空間といえる場所が少ない
ので、それを作るために「パブリックレルム」という考えを採用しな
がら、少なくともオープンスペースと建物の低層部には文化的な空間
の設えを全面的に施し、そのひとつとして先程説明があった文化創造
棟を作る、ということであった。その時に、品川は歴史的な価値を示
すものがあまりないという状況だった。唯一は、西口にある貴賓館と
いう建築物のみであった。これに新たに高輪築堤が出てきた。これら
の建築と土木の遺産をどのように活かして品川全体の価値を高められ
るかが、品川の開発に関わってきた人間の思いである。モノだけを保

存なり移築なりしても、鉄道の専門家など限られた人たちだけにしかアピールできないのではないかと思います。ハードとして残すのは可能な限り行うが、ソフトをこの地区にどこまで組み込んでいけるか。ソフトとして、失われた鉄道遺産の記憶など、そういったものも含めて価値を表現できる空間を作っていけるチャンスが訪れたという認識である。保存することだけではなく、保存の上でどう活用していくかが品川の開発にとって非常に重要なものと考えている。そういう方向での議論を進めてもらえればと思う。

[座長]

築堤の石垣だけではなく、新橋～横浜間が日本の鉄道の出発点だという事実があった上で歴史的な価値が出てくる、という考えである。

[西村氏]

巨大面開発であるので、きちんとしたストーリーを作らないと、ここが東京の中心というわけではないので、難しいと思う。築堤に絡めたストーリーをしっかりと構築していくことが重要だと考える。ロンドンやパリやニューヨークと比較しているが、それと東京を比較すると渋谷のスクランブル交差点や神楽坂など、「ごちゃごちゃしたところでエネルギーがあり頑張っている都市が東京」であるという話になり、それは他の国にはない東京の魅力だといえると思う。欧米でパブリックスペースで頑張っているのとは全く違うアジア型のものがあり得るんだ、という議論もたてられる。そういう時に、品川がどのように位置づけられるのかを考えると、それらの議論とは違うのではないかと思います。街区ごとに立派な建物を建て、街区としては成立しているが、全体として見ると街区でたくさんの人が溜まっているだけではないか。何か街区を越えて通りに何か意味が見えるとか、そのようなことが大きな課題ではないだろうか。近代化の出発点として線的な施設があったということを、いかに上手く伝えて、デザインで可視化していくか。地下にあるものがあたかも地上に表出しているようなデザインを工夫できるのではないか。街区を貫いて、そのストーリーのもとに日本の近代化がある、ということを伝えることが重要である。それぞれの街区のデザインをつないで共有化するような動きがあまり見えてこない。神楽坂や渋谷とは違う、ここであることの意味が見えてくると、文化的なアピールというものになってくると思う。それが何なのか、それをいま手戻りなくできるのか分からないが、考える必要があると思う。

[本保氏]

事実関係として、文化創造棟は築堤が出てくる前に計画されたものである。これに築堤という歴史的遺産が発見され、付加価値が高まった幸運な施設であると考ええる。その幸運を最大限活用して、品川地区全体の価値を高めて賑わいをもたらしていくことが一番大事だと思う。そうしないと折角素晴らしい遺産が出てきても、誰も見てない、関心がないということになってしまう。そのためには、西村氏も仰る通りに、それぞれの街区がばらばらで全体が見えてきていないと人はなかなか集まらないので、地区全体でのイメージ作りをどうするかが一番大事である。紹介された東京駅は素晴らしい事例で、立派な建物があり、空間があり、あわせて大丸有一体となって地区形成し、エリアマネジメントも行っている。そのことによって価値を上げる仕組みもで

きている。成り立ちも姿も違うが、大鉄道駅が品川と東京と並んで存在することに間違いはない。そこで品川地区の「絵作り」をどのようにするか、エリアマネジメントとしての仕組み作りも考えなければならない。私はエリアで国際会議を呼び込む取り組みをしているが、様々な施設の集積を活かして地域全体でMICEを進めている。東京駅であれば大丸有DMOで取り組みを進めている。今日の資料は頭の整理としてはよくできているので、これをもとに議論を展開させていければよい。

[中井氏] 2街区が中層から低層に近いものになっているのは、主要な風の道が通っている関係で高い建物が非常に建てにくいという理由がある。また、1～6街区の共通するデザインのコードは、既に「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン」として学識・地権者 JR が一緒に策定している。現状欠けているのは、さらにそれを越えて「大品川」を統合するようなデザインコードである。築堤が発掘されたことをきっかけにしつつ、ぜひ作りたい、これが JR をはじめ品川に関わる全事業者の思いではないかと考えている。

[小野田氏] ランドマーク的な施設が低層なのは良かったと思う。史跡も2街区、3街区、4街区の移築部について、ストーリーとして連続性のあるものを作っていくことが今後の課題である。

[本保氏] 品川は鉄道史のなかに乗っかる形で発展し、大きな歴史的意味をもって現在に至る。幅広い観点から、品川地区全体を見据えてデザインを進めていくことが重要だと思う。実際はこのような動き、例えば行政の取組みはあるのか。

[中井氏] 品川は大きく分けて、4つの地区が動いている。北周辺地区、西口地区、東口地区、駅街区、それぞれガイドラインを作って進めている。しかし、この4つを一つに束ねようという話にはなっていない。ただし共通項として「品川駅えきまちガイドライン」というものはある。その議論の中で、例えば築堤は東地区にはほとんど関係がない。北周辺地区に築堤の重要なものがあり、駅街区にもあり、西口地区には築堤そのものではないが歴史的なものがあり、それらを手掛かりに大品川としての開発コンセプト、またはそのキーになるものを作りたいというのが、個人的な思いである。

[JR] 取り組みが足りないところはあろうと思う。今回の開発地について、当初は分割して売ることも検討した時期もあった。その時は築堤が発見されていなかったが、品川エリアには車両基地があり、近代化と共に鉄道も発展した、お世話になった土地であるため、還元しなければという考えで JR 東日本グループでの検討を進めてきた。そのなかで築堤が発見され、かつ周辺では、京急や西武、NTT などの開発も動いていた。これら全体で、東京の他のエリアにはない、今後の100年のまちづくり、150年前に近代化のイノベーションである当時の志を伝えていけるような街づくりをしていきたいという思いがある。一方で事業性のこともあるので、皆さまにご支援を頂きながら、今後もしっかりと議論をさせてもらいたい。

- [京急] 2021年に国交省・東京都・港区などの関係者によって、品川駅を中心とした複数事業を対象とした「品川駅えきまちガイドライン」を取りまとめ、『継承×革新』というコンセプトを作り上げている。築堤は、海に鉄道を持ってきたということで、元々海だったこと、東海道が通っていたこと、崖線には緑、武家屋敷、邸宅が点在していたこと、品川宿があったこと、という歴史に革新をかけていくということである。今後、更に様々な議論があり、よい街になっていければよいと思っている。
- [座長] 一旦この議題については終了したい。次の議題に移る。
- [事務局 JR] 資料2-2、2-3について説明する。
- [副座長] 問題提起しなかったことはいくつかあるのだが、率直な疑問で18世紀の初頭から世界中で鉄道網が構築されるわけだが、なぜ4つしか世界遺産がないのか、ということである。どの国も最初に作られた鉄道があるはずである。こういう部分がどうなっているのか興味がある。世界遺産の世界でOUV（Outstanding Universal Value）という言葉があるが、世界遺産として認められるために、「卓越した世界的に認められる価値があるかどうか」ということである。そういう意味でもなぜ4つしかないのか、しかも山岳鉄道がほとんどである。日本の事例は三池炭鉱の構成要素なのだが、文化財としての価値がどういう観点で世界遺産として認められたのか、などにも興味がある。いずれも鉄道遺産が文化財として世界的に価値が確立していないという認識をしている。かつ、日本において文化財としての鉄道について、どのように位置づけて保存していくか、議論を深めていく必要があると思う。
- [座長] 新橋―横浜間が典型だが、イギリスにせよフランスにせよ、鉄道は古いまま維持することができない。必ず更新されてしまうものであることが影響しているのではないと思われる。当時のまま完全に残っているという状況が限りなく少ない。また、OUV（Outstanding Universal Value）はシリアルノミネーションでは遺産全体として持っていればよいので、構成要素の一つひとつが持っている必要はないと考える。一つひとつが持っていなければならないということであったなら、三池炭鉱は世界遺産に至らなかったように思う。日本の近代化の柱である、石炭産業の出発点をなすため、世界遺産に至った。この点をあまり煮詰めても、横浜・新橋間で起こっていることは世界中で起こっているということになり、すぐに答えが出るものではないのではないかと考える。強いていうと、アメリカの大陸横断鉄道はどのくらい価値があるか、などは知りたいと思う。資料2-2はよくまとまっているので、本日の議論も踏まえてこの改訂版を作っていってもらいたい。
- [稲葉氏] アメリカにはナショナルヘリテージという連邦議会による保護活用の制度があり、建国を担った産業など、広域にわたる遺産を地方公共団体をまたがって認証している。
- [小野田氏] 三池炭鉱の調査に携わった。炭坑や港は立派な遺産として残っているが、鉄道に関してはそう立派といえるものではないのが実際である。但し、鉄道がないと炭坑から港まで運ぶシステムが機能しなかったと

いう大きな証拠である。また、鉄道の上に立っている鉄塔がシンボルになっている。一つのストーリーをつなぐものとして評価され世界遺産に至ったというのが当時の実情である。

[座長] 20 世紀の新しい世界遺産候補に新幹線が挙げられる、という議論もある。更新等手を入れるので実際に世界遺産になることはないと思うが。

[西村氏] ゼメリング鉄道が候補として挙げたときに、今後世界中で鉄道遺産が候補に挙がってくるだろう際に、どこまでを世界遺産として認めるべきかの議論が ICOMOS で行われていた。その時に 8 つの候補があり、その一つに新幹線があった。高速鉄道を専用軌道で全く新しく作り、国の繁栄に寄与したビジネスモデルとして提起され、世界中に広まったという価値である。高速鉄道システムは、ヨーロッパでは全く別に鉄道を引くという発想はなかったものだと思う。ある意味では途上国であった日本が高速鉄道システムの技術を向上させる事につながった事が議論されている。

[座長] 鉄道を世界遺産に、となると、新幹線は鉄道であるが、車両ではなく鉄道に価値があるものと考えるべきである。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

4 情報共有

[JR] 資料 3 について説明する。

[座長] TAKANAWA GATEWAY CITY との関係はどのようになっているのかを知りたい。

[JR] 位置関係を補足すると TAKANAWA GATEWAY CITY は品川駅に近い部分になる。羽田空港アクセス線は田町駅の近くの部分になる。新橋～横浜間の海上に鉄道を造ったエリアの一部ではある。

[副座長] 今後のスケジュールとして試掘結果を踏まえて全貌が明らかになるのはいつごろを予定しているか。

[JR] 本件は、まず高輪築堤調査・保存等検討委員会で検討を進める予定である。実際の調査については、委員会や港区教育委員会からご指導を受けながら進めるが、鉄道用地で余裕がない場所であるため、工事を進めながら調査を進めるという流れになると考えている。品川駅街区の部分と同様である。

[座長] TAKANAWA GATEWAY CITY と上手く結びつけないといけないと思う。しっかりと関係を作って進めてもらいたい。

5 その他

[座長] 本日は終了するが、次回何を議論するか概要を説明してもらいたい。

[事務局 JR] 本日の意見を取りまとめて報告したい。それ以外については、検討して報告したい。

[座長] 続く 12 月は何を議論するか。

- [事務局 JR] 10月の議論を受けて検討したいと考える。
- [座長] 開催スケジュールについて、10月の開催日程は決めたが、次回は緊急性がなければ1月以降に伸ばしても良いのではと思う。議論して有意義な方向性を出せるスケジュールで、開催を検討してもらいたい。
- [京急] 駅街区地区の都市計画手続きについて、今月末に国家戦略特区として公表される。その際にプレス発表をする予定である。その内容として文化財についても対応するという旨の文言を入れ込む予定であり、事前に委員の皆様には案文をメールなりで送らせてもらいたいと考えている。引き続きご協力をお願いしたい。

6 閉会

- [事務局 JR] 本日は終了とする。

以 上