

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

日時：2023年8月22日（火）14:30～16:00

場所：JR 東日本現地会議室

次 第

【全体会】

（1）開会

（2）第6回（6月20日）有識者検討会議議事録確認

【資料1】

（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

- ・国際文化都市の観点からみた高輪築堤の可能性
- ・文化財の価値や継承のあり方

【資料2－1】※

【資料2－2】

【資料2－3】

（4）情報共有

- ・羽田空港アクセス線（仮称）整備事業の概要

【資料3】

（5）その他

（6）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。

※【資料2－1】については非公開資料

「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6回）

開催記録

資料1

I 開催概要

日 時： 2023（令和5）年6月20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 特命教授） ・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	・小野田 滋 氏（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（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 人間科学学術院 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 ・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 まちづくり部門 ・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	
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5回 4/25 有識者検討会議議事録案]

資料2-1 [品川まちづくりの経緯]

資料2-2 [全体まちづくりの意義～品川エリアの変遷]

II 議事要旨

1 開会

- 第6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）

2 第5回（4/25）有識者検討会議 議事録確認

- 修正意見がなければ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

- 資料 2-1 について中井氏から説明頂く。（事務局 JR）
- 資料 2-2 について事務局から説明する。（事務局 JR）
- 大規模な品川駅周辺の開発が進められてきたこれまでの経緯について感心した。様々な企業が関係する中で文化財の保全も含めた全体像をまとめるのは大変だと思うが、東京都が開発全体を管理しているのか。（座長）
 - ← ガイドライン作成は東京都である。計画側と事業側ともに品川が極めて重要で戦略的な場所であることを共通認識としている。複数の事業者が関わるため、全体の司令塔を東京都が担ってきた。（中井氏）
- 5月31日にJRが高輪築堤跡のまちづくりの中での保存と公開に関してプレスリリースを出したが、この計画に関する東京都全体での位置づけについて、東京都の意見も伺いたい。（座長）
- 2027年頃の高輪築堤の公開時に、新橋・横浜間における歴史の全体像について展示を望む。（座長）
 - ← 第7橋梁部近傍に展示スペースを設けたい。鉄道博物館や新橋と連携して興味を持っていただける展示を考えたい。（JR）
- 展示については、イギリスの協力を得てイギリス人技師百数十名が日本人の労働者を使って建設したと紹介すべきではないか。（座長）
- まちづくりの経緯から、品川地区の開発は日本の社会や経済において大きな意味を持つ一大プロジェクトであると感じた。また、文化財の観点でいうと、文化財保護も国民のためのシステムとして作られている。つまり2つの公益が対峙する状況であり、難しい判断が求められている。（副座長）
- 文化財の側面で文化財としての価値をどうとらえるか、開発の側面でも開発することによる価値を、それぞれの関係行政から主張してもらわなければならない。（副座長）
- 世界遺産の鉄道遺産は4つある。東アルプスを走る山岳路線であるオーストリアのゼメルリング鉄道、インドの3つの山岳鉄道、スイスとイタリアを跨ぐレーティッシュレイルウェイ、そしてもう一つは日本にある三井三池炭鉱の運搬路線である。山岳鉄道が認定されたのはごく最近のことであり、ランドスケープや文化的景観の価値が認められてきたことが大きな影響を与えている。一方で三井三池炭鉱の運搬路線は産業革命の大きなストーリーを支えた一部として位置づけられたものであり、鉄道の機能や構造物そのも

の価値ではないと考える。今回の高輪築堤はどういう価値なのか、築堤が産業遺産としてどういう文化的価値を持っているのかという根本的な部分について専門家の意見を聞きたい。世界的に見て土木工事の技術水準が高いわけではなく、築堤自体が珍しいわけでもないと思う。（副座長）

- 都市部における文化財保存の手法は、悩ましい問題と認識する。鉄道駅舎で文化財に指定されているのは3つ、東京駅と門司港駅と出雲大社駅であり、いずれも建築単体で重要文化財になる力を持っているものと認識する。それ以外の明治以降の駅舎はほとんど壊されているが、駅が都市の中心であり、壊して建て直さざるを得ない状況であるのは理解する。現在の品川駅を残すかどうかの議論もあるが、未来に向けて何を残すのか、寺社建築と異なり、産業遺産としての価値認定のルールを定めていないことが問題である。（副座長）
- 高輪築堤の文化財としての価値がどれだけすごいのか、品川周辺の開発がどれだけ重要なのか、天秤にかけて落としどころを考えなければならない。日本に最初にできたものを全部残さなければならないわけではない。新橋・横浜間鉄道の29kmについてもどの部分をどう残すのか、メルクマールがあってよいと思う。（副座長）
- 保存の仕方について、移築について日本の文化財行政は一様に顔をしかめるが、日本は古来より移築文化である。移築が問題だというのはユーロセントリズムだと思う。木の文化である日本では、移築を柔軟に考えるべきであり、アブ・シンベル神殿が移築で再構築されたことから、世界的にも移築に対する考えが変わってきている。再開発との共存という観点で、移築の扱いについて専門家の意見を伺いたい。（副座長）
- 文化遺産の価値を定める基準は、この30年で大きく変化した。産業遺産のみならず全ての遺産について、モノだけではなくモノにまつわる記憶、自然景観などもふくめてその全体をどう扱うのかということを考えるようになった。そうした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。（稲葉氏）
- 文化財保護法により史跡指定するような精査された価値から、広く社会や歴史に繋がる様々な人々の記憶だけで表現するものまで、様々な段階がある。完全な保存が叶わない場合でも、そこに残る記憶を建築デザインや通路のデザインで表現することや、ARやVRを活用し歴史を伝える空間づくりが、建築やまちづくりに求められていることである。（稲葉氏）
- 史跡だけでもたくさんの価値が混在し、それを全て保存するのは所有者側も行政側も難しい。何を史跡の本質的価値として厳密に守るのか、記憶として未来に伝える空間とするのか、それらを実際に築堤があった場所全体でどう展開するかが答えになると考える。（稲葉氏）
- 新橋・横浜間鉄道全体は部分的な築堤ではなく、様々な手掛かりがある大きなストーリーが展示できると思う。それぞれの駅は、東海道沿いの人家が多い宿場町の中に作られ、宿場との間に道を作り、今も部分的に残っている。これらを手掛かりに、日本の近代化の物語として、その中に高輪築堤があるということを考えられると良い。（西村氏）
- また品川周辺に限ると、1～4街区の経験を踏まえて、5・6街区でどういうことが出来るのか考えることが、今できることである。築堤の全てを残せということではなく、少なくともここに築堤があったことをデザインの基本にして、更には29kmのストーリーに組み込めれば、歴史を尊重した、新しい日本の高輪ゲートウェイとしての意味も高まるだろう。（西村氏）

- 5・6街区を築堤の存在を前提として計画していくことは重要だと考える。（本保氏）
- 築堤の文化財的・歴史的価値と、品川開発がもたらす未来と、その間も大事である。150年前から現代にどうつながり、現代から未来にどうつなげていくか、これらの展示があると関心を持つ来訪者は多い。29km全体像の中で整理していけるとよい。（本保氏）
- 鉄道施設は通常、原形をとどめずに変化していくが、ここは原形をとどめる形で残っている。19世紀～20世紀初頭に海に築堤を作って鉄道を走らせた他国の事例があるか調べたうえで、展示の説明ができるとよい。（座長）
- 展示については、高輪築堤の技術は日本古来の技術を活用したのか、イギリスの技術を取り入れたのかも説明ができるとよい。（座長）
 - ← 築堤は現在調査中だが、基本的には東京湾の台場と同じつくりであり、海の中に作る土木技術は日本の技術であると考え。（港区）
 - ← ただし、一部第7橋梁など橋台や橋梁は、石の積み方など外国の技術が用いられていると考えている。（港区）
- 鉄道の歴史としては、土木技術だけではなく、鉄道システム全てを含めて展示すべきものであり、そのどこまでが日本の技術で、どこからが外国の技術なのか明確になるとわかりやすい。（稲葉氏）
 - ← 鉄道施設自体は、イギリスの技術が使われている。（港区）
- 高輪築堤における一番の特徴は石の積み方である。日本は城石垣が原点で様々な形の石を積むが、西洋では石を四角く切り出してピラミッド状に積む。これが高輪築堤で融合して構築されていることが興味深い。（小野田氏）
- 本日の議論を取りまとめることは難しいが、品川周辺でしっかりとした開発が進められているなか、文化遺産を保存・活用する際に重要なことは、日本だけではなく外国の人に見てもらうことである。（座長）
- 本日の議論は事業者にとって目から鱗であり、貴重な意見に感謝する。（JR）

4 その他

- 5月31日のプレスリリースでは、鉄道150年の感謝と今後の100年を見据えたりリリースとして発行した。当時のイノベーションや近代化が起き鉄道を育んだこの場所を、今後100年の新たなイノベーションの基軸になる場所として、サステナブルの観点も含めてまちづくりに取り組んでいきたい。その中で、どのように第7橋梁部や公園部を保存し公開するかを検討した保存活用計画が、良い形でまとめられたと思っている。（JR）
 - ← プレスリリースは良い内容であり、整備イメージがよくわかる。（座長）
- 2027年度にオープンとあるが、史跡区域の工事はいつ開始するのか。（座長）
 - ← 2025年度末に周辺の建物工事が完了するので、そこから2か年程度で整備を進めることを考えている。（JR）
- 次回はどういう議論を考えているか。（座長）
 - ← 本日はまちづくり面と文化財の価値についてご意見を頂いた。次回は、本日の意見を体系的に整理した上で、深掘りできる議論を調整したい。5・6街区についてのご意見も検討したいと考えている。（JR）

- 議論内容については、事前に座長・副座長と調整してもらいたい。（座長）
- その他意見や追加議題がなければ、本日は終了する。（座長）

5 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 6 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老川氏、古関氏、谷川氏が都合により欠席である。
- [事務局 JR] 配付資料の確認を行う。欠損があれば申し出いただきたい。
- [事務局 JR] 本日の次第を説明する。ここからは松浦座長に進行をお願いする。

2 第 5 回（4/25）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、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、中井氏からご説明を頂く。その次に資料 2-2 を事務局から説明する。そのうえで「まちづくり」「文化財の価値継承の在り方」「文化財の保存と活用について」を主な論点として、幅広い視点、知見、経験から議論いただき、今後の検討に活かしたいと考える。
- [中井氏] これまでの品川のまちづくりの経緯を資料 2-1 として説明する。
- [座長] 丁寧な説明に感謝する。大規模な品川駅周辺の開発がしっかり進められてきた経緯に感心した。日本あるいは東京の玄関口は東京駅ではないかと考えてきたが、これからは東京駅ではなく品川駅が重要性を高めていくのではないかと。様々な企業が関係する中で文化財の保全も含めた開発の全体像をまとめるのは大変だと思う。東京都が開発の全体を見ているのか。
- [中井氏] 基本的にガイドラインの作成は東京都である。東京都においても計画する側と事業する側があるが、全般的には、品川はこれからの日本にとって極めて重要で戦略的な場所であることは共通認識であると思っている。複数の事業者が必然的に関わることになるので、全体の司令塔を東京都が担ってきたということが今までの経緯と考える。
- [座長] 東京都の代表者は出席しているか。
- [事務局 JR] まちづくり部署からは出席していない。
- [座長] このような議論の場で、東京都のコメントを是非聞きたい。
- [座長] 5 月 31 日に JR 東日本が「高輪築堤跡 これからの 100 年にむけて」という高輪築堤跡のまちづくりの中での保存と公開に関するプレスリリースを見たが、この計画に関して東京都全体での位置づけについて、東京都の意見も伺いたい。

- [事務局 JR] よろしければ次の資料を説明し、意見交換という形で進めたい。
- [事務局 JR] 資料 2-2 を説明する。
- [座長] 高輪築堤も含めて新橋・横浜間における歴史の全体像について展示をしていただきたい。鉄道博物館を見学したが、歴史だけではなく様々な展示があり、かつ、大勢の来場者があって感心した。2027 年頃の公開時に高輪築堤について新橋・横浜間における歴史的な位置づけが分かるような、そのような展示ができる場所はあるのか。
- [JR] 第7橋梁部の近傍に展示スペースを設けたいと思っている。展示の内容については、鉄道博物館や新橋とも連携して興味を持っていただけるようなものを考えていきたい。
- [座長] 資料にイギリス人技師の指導の下で建設したとあるが、私の記憶が確かであれば、まだ日本の技術者は育てていない時代であるので、実際にはイギリスの協力を得て百数十名のイギリス人技術者が日本人の労働者を使って建設したと紹介すべきである。富岡製糸場は、フランスの技術者が全面的に関与したことを正確に紹介している。
- [副座長] まちづくりの経緯を見ると、品川地区の開発は非常に長い時間がかけており、日本の社会や経済において大きな意味を持つ一大プロジェクトであることを改めて感じた。また、文化財の保護も国民のためにシステムができており、2つの公益が対峙する状況で難しい判断が求められていると考える。文化財の側面でいうと、文化財としての価値のとらえ方が非常に大きい。もう一方の開発としての価値、品川を開発することによる価値は、開発行政サイドでその価値を訴えてもらわないといけない。文化財としての価値が相当高いということは、文化庁をはじめ、東京都や港区といった、まさに文化財行政サイドに主張してもらわないといけない。文化財の価値という側面で考えた場合に、世界遺産の鉄道遺産は4つある。ゼメリング峠というウィーンからイタリアへ抜ける山岳鉄道の一部が最初に認定された。山の中の150haのコアゾーンと1500haのバッファーズーンの広大な部分が登録されている。2つ目はインド国内の3つの山岳鉄道で、ダーズリンやニルギルなどである。3つ目はレーティッシュレイルウェイというスイスからイタリアに抜ける鉄道の一部であり、これも山岳鉄道である。もう一つは日本国内にあり、明治幕末の産業遺産として、大牟田市の三井三池炭鉱の石炭を三池港まで運び出す運搬用鉄道網の一部が残っているものが世界遺産となった。世界中に鉄道網はあれども、世界遺産認定された鉄道はたった4つである。文化財の価値として、文化財の専門家の意見を是非聞きたい。山岳鉄道が認定されたのはユネスコの条約ができて25年経ったごく最近のことである。ランドスケープ、文化的景観というコンセプトが我々の価値として認識されるようになったことが大きな影響を与えていると思う。なお、三池炭鉱の例は、鉄道の機能として認められたものではなく、日本の産業革命という世界的にも珍しい事象において、この大きなストーリーを支えた一部という位置付けとして定められたものであり、構造的な価値ではないと考える。今回、高輪築堤について議論されているが、高輪築堤の価

値とはどういう価値なのか、私自身十分に理解できていない。土木工事としての技術水準の高さなのか。そうではないと思う。世界中でも例えば湿地帯に鉄道を走らせる場合には築堤を作るわけであり、築堤が産業遺産としてどういう文化財的価値を持っているのか、根本的な部分について、専門家の意見を伺いたい。日本の都市部における文化財の保存の手法は、悩ましい問題として認識している。駅舎で文化財に指定されているのは、東京駅と門司港駅、出雲大社駅の3つであるが、これらは建築単体として重要文化財になる力を持っていると考える。産業遺産という側面より、構造物としてその時代を代表するものであったと推測する。それ以外の明治以降の駅はほとんどが壊されており、中心部にある駅舎の大多数は、壊してその上に建てざるを得ない状況がある。品川駅も過去の駅舎はことごとく壊されていて、現在の品川駅を残すのかという議論もある。産業遺産としての価値認定のルールを持っていないことが問題であると考えている。寺社建築や民家は、かなり明確な指定基準を設けている。鉄道遺産や産業遺産に関する指定基準そのものが発展途上にあり、この部分は、文化庁に見解を出していただきたい。文化財としての価値がどれだけすごいのかと、この開発の重要性を天秤にかけて最終的な落としどころを考えなければならない。日本に最初にできたからと全てを残す必要はないと思うが、残せるものは何か。機関車の部分は典型的で保存状態良好なものを博物館に保管している。新橋・横浜間 29km については、どの部分をどう残すのか。一つのメルクマールがあってしかるべきだと思う。これにより保存の方法も変わってくる。移築するというと、文化財担当者は一様に顔をしかめるが、日本の文化は移築文化なのであり、古来より城下建築も茶室も移築している。移築が問題だというのはユーロセントリズムだと思う。石の文化は不可能ではないものの移築が難しいが、木の文化は解体やりサイクルにより移築が容易である。都市部でどうしても残せないものについて、その一部でも残すことを考える際に、移築を柔軟に考えるべきであり、これは世界的にも変わってきている気がする。1972年にユネスコの条約ができた発端は、アブ・シンベル神殿がアスワンハイダム建設で水没しそうになったことであり、世界中の学者が指摘により神殿を解体して丘の上に再構築をした。文化財の保存について移築することはどうなのか、専門家の意見を聞きたい。特に稲葉氏の意見を伺いたい。

[稲葉氏]

文化遺産の価値をどこに定めるかは、ここ 30 年で大きく変化してきた。産業遺産か大規模な構造物であるかにかかわらず、すべての遺産について、モノだけではなくモノにまつわる記憶、周囲の自然などもふくめてその全体をどう扱うのかということを考えるようになった。そうした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。ただしその保存・保全も、法律で指定するところから、全くそうではない例えば記憶だけを残すところまで、様々な段階がある。例えば文化財保護法により史跡指定するところは、社会が約束するものなので、どこを守れるか厳密に対応していかないと、法律として責任が保てないので、精査した価値が必要になる。それを一

般に伝えていく際には、広く社会や歴史につながる様々な人々の記憶をまとめて表現するものであると思う。全く保存が叶わない場合でも、そこに記憶を残していくための方策とは、建築デザインであるとか、通路のデザインとかで何を表現するかということが、高輪築堤の全体を保存できない中で、まちづくりにおいて線路沿いの記憶をどう伝えていくのかということを、ここでいう AR や VR、歴史を伝える空間といったものが問われているのだと思う。そこをどうやって表現していくか。史跡とはその価値の保存を法律で約束をして厳密に守っていくところであるが、史跡の中にも様々な価値が混在しているわけで、それを全て保存しろ、何もしていけないと言われたら所有者も行政側も困るので、ここだけは守るというところを本質的価値として定めることになる。これは史跡だけではなく建造物でも同じである。業務に使われている近代建築の保存では守る箇所を限定し、所有者が自由にできるスペースと分けている。その細かいところの扱いを保存管理計画できちんと仕訳けていくことになる。では何を史跡として厳密に守るのか、それとも記憶として未来に伝えていくものとするのか、広く伝えていく空間である築堤があった場所全体でどう展開するのかきちんと答えることが、築堤の保存について非常に注目している方々への対応になると考える。

〔西村氏〕

新橋・横浜間全体の建設にまつわるストーリーには、まだまだ色々な手掛かりがあると思う。部分としての築堤ではなく、大きなストーリーを展示できるのではないか。それぞれの駅は宿場町を中心に人家の多いところにあり、宿場との間に道を作り、部分的には立体交差も造られたが、いまでも部分的に残り、これらを手掛かりとして日本の近代化の物語だと強く言うことができる。その中に高輪築堤があると思うのが良い。もう一つは、品川に限ると、5・6街区はこれから形が具体的に作られていくと思うが、1～4街区の経験を踏まえて5・6街区でどういうことができるのか考えることが、今できることである。築堤の全てを残せということではない。少なくともここに築堤があったということをデザインの基本に、デザインを工夫して来場者が連続した築堤をイメージできるようにし、さらには29kmの大きなストーリーへと組み込めれば、来場者はなるほどと思ってくれるだろう。そして、歴史を尊重した、新しい日本の高輪ゲートウェイとしての意味も高まるだろう。その答えを見つけることが現代技術者の使命であると思う。

〔本保氏〕

文化財の価値や保存の仕方については専門ではないが、西村氏が発言した5・6街区について、築堤の存在を前提として計画していくことは重要だと考える。築堤の文化財的・歴史的価値の議論があり、品川開発がもたらす未来についても議論があったが、その間も大事だと思う。150年前からの変遷を経て現代にどうつながっているか、未来にどうつなげていくのかが展示されていると、国内外からも関心が高まる。展示やストーリーづくりの際に、29kmの区間全体のこととともに重要だと思うので、そのような視点を大事にしていきたい。

- [座長] 一つ問題提起をしたい。高輪築堤は建設当時のものが原形をとどめる形で残っている。鉄道は通常は原形をとどめず変化していく。19世紀、20世紀の初めに他国で海に堤防を作って鉄道を引いた事例があるのか。展示を作るときに全体像と共に、高輪築堤の技術は鉄道と関係のない日本古来の技術を活用したのか、イギリスの技術を取り入れたものなのか、そのあたりを十分な調査のうえ、説明ができるとうい。
- [稲葉氏] 鉄道の歴史からすると、築堤という土木だけではなく、例えばダイヤを作成する技術からソフトまで、鉄道の全てを含めて展示すべきであり、どこまでが日本の技術でどこからが外国の技術なのか展示の中で明確になると分かりやすい。
- [港区] 築堤は現在調査中であるが、基本的には土の詰め方、石の積み方を含めて日本の技術であると考えている。台場と似たつくりである。土木技術は概ね日本の技術であると思う。その上に鉄道自体はイギリスの技術が使われている。一部、第7橋梁の橋台部分はイギリス風なところもあり、イギリスの技術との融合であると考えている。築堤部分について少しでも多く残れば、日本の土木技術として、しかも工区ごとに積み方も違うことも含めて残せるので望ましい。
- [小野田氏] 一番の特徴は石の積み方である。西洋では石を四角く切り出してピラミッド状に積む。日本は城石垣と同じで、色々な形の石を組んでいる。これが高輪の現場で融合していることが興味深い。
- [座長] 面白い部分であると思う。
- [座長] 議論全体を取りまとめることは難しいが、品川駅を中心にしっかりと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。
- [座長] 他になれば、次の議題に移る。

4 その他

- [座長] 5月31日のJR東日本の「高輪築堤跡これからの100年に向けて」というプレスリリースについて紹介してもらえないか。
- [JR] 本日の議論は目から鱗であり、今後取り組んでいくうえで貴重なご意見を頂戴したことに感謝する。5月31日のプレスリリースは、鉄道150年の歴史を踏まえて、当時のイノベーションや近代化がこの場所で起きたことという内容を改めて記載した。鉄道を育てていただいたこの場所で、今後100年の新たなイノベーションの基軸となる場所として、サステナブルな観点も含めてまちづくりに取り組んでいきたい。その中で、第7橋梁部や公園部をどのように保存し公開していくかを検討した保存活用計画について、皆様にご議論いただき、良い形でまとめられたと思っている。150年の感謝と今後の100年を見据えたプレスリリースとさせていただいた。今後も引き続きご指導を賜りたい。

[座長] プレスリリースは良い内容であり、整備イメージが分かりやすい。高輪築堤跡の公開時期として、2027年度にオープンするということだが、実際の工事はいつから開始されるのか。

[JR] 現状は周辺の建物の工事中であり、築堤は地下に保存している。2025年度末に建物工事が終わるので、そこから丁寧に露出させ、2026年度から2027年度の2か年程度で整備を進めていくことを考えている。

[座長] 次回はどのような議論を考えているか。

[JR] 今日はまちづくりの面、文化財の価値や活用についてご意見を頂いた。次回は今日の意見を体系的にまとめさせていただいて、議論の深掘りができるように整理して調整したい。5・6街区についてのご意見も検討したいと考えている。

[座長] 事務局として本日の議論を踏まえてどういう議論をしたいのか、事前に座長・副座長と調整してもらいたい。

[座長] 他になれば、本日は終了する。

5 閉会

[事務局 JR] 本日は終了とする。

以 上

前回(第6回)検討会議において、国際交流拠点・品川のまちづくりと、高輪築堤の「価値」と「継承」のあり方についていただいたご意見を、下記の4つの観点で整理いたしました。

観 点	まちづくり全体の意義 (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	・品川は国家戦略特区の都市計画決定がなされ、これからの日本にとって極めて重要で戦略的な場所である。 ・ガイドラインの策定等をはじめ、全体の司令塔を東京都が担ってきた。 ・まちづくりの経緯から、品川周辺は日本社会、経済の中で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。 ・「品川の経緯」の説明を聞き、まちづくりの全体像がよく分かった。 ・これからは東京駅ではなく品川駅が日本の玄関口として重要になっていくのではないか。 ・品川駅を中心にしっかりと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。	【文化財保存基準のあり方】 ・重要文化財は、時代を代表する典型的なものが選ばれて残されている。 ・寺社建築や民家は、かなり明確な指定基準を設けている。鉄道遺産や産業遺産に関する指定基準そのものが発展途上にある。 【鉄道遺産の価値のあり方】 ・世界の鉄道遺産の一つである「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定められたものであり、構造物としての価値ではない。 ・鉄道の歴史からすると、築堤という構造物だけではなく、例えばダイヤを作成する技術からソフトまで、鉄道の全てを含めて語るべき。 ・150年前の遺跡というだけでなく、そこから現在までの経過の観点も大切。ストーリー作りは全体像の視点を持って頂けると良い。 【文化的景観またはストーリーとしての価値のあり方】 ・文化遺産の価値を定める基準は、近年大きく変化している。産業遺産のみならず全ての遺産について、モノだけではなくモノにまつわる記憶、自然景観なども含めてその全体をどう扱うのかを考えるかたちになってきている。そうした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。 ・高輪築堤の価値をストーリーとして未来へ伝えていくことが重要である。世界中の鉄道遺産と比較すると、高輪築堤は土木構造物としては特別な価値があるとまでは言い切れないのではないか。 ・高輪築堤は、イギリスの技術と日本の技術によって作られている点を十分に調査し、説明できると良い。	【文化財の保存と活用に関する考え方の整理】 ・史跡だけでもたくさんの価値が共存し、それを全て保存するのは難しい。建造物でも、保存する箇所と所有者が利用する場所を分けている。 ・何を守り、何を未来に伝えるのか、展開を示すことが答えになると思う。 ・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。 【高輪築堤の価値の効果的な伝え方】 ・完全な保存が叶わない場合でも、そこに残る記憶を建築・通路デザインなどで表現することや、AR・VRなどを活用し歴史を伝える空間づくりが肝要。 ・何が今できるかを考えることが大切。全部残せというのではなく、築堤の連続性をイメージできるデザインをまちづくりで実現すべき。 ・築堤の存在を前提として計画していくことは重要。150年前から現代と、現代から未来にどうつなげていくかの展示があると関心を持つ来訪者は多い。 ・新橋・横浜間鉄道全体は部分的な築堤ではなく、様々な手掛かりがある大きなストーリーが展示できる。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ねばならない。 ・どこが日本の技術でどこが外国の技術なのか、展示の中で明確になると分かりやすい。 ・高輪築堤を含めて新橋・横浜間における歴史の全体像について展示をしてもらいたい。	・保存活用計画策定のプレスを見たが、現地保存箇所について、しっかりと保存・公開について事業者として取り組んでいることがわかった。 ・築堤の連続性をイメージできるデザインをまちづくりで実現すべき。 ・仮に築堤が現地に残っていなくとも、ランドスケープやデザインに活かしていく取組は評価してもらえと思う。 ・大宮鉄道博物館や、旧新橋停車場等と連携した展示を行い、全体として理解を深められるようにすると良い。
論点・まとめ	・国家戦略特区 ・日本にとって重要で戦略的な場所 ・日本の玄関口	・鉄道システム、技術、ストーリー、文化的景観等から捉える価値 ・鉄道の世界遺産の事例における価値（資料2-3参照）	・たくさんの価値の共存 ・現地に残せない場合における、移築保存のあり方 ・150年前から現代、現代から未来への展示 ・新橋・横浜間の大きなストーリー	・築堤を活かしたランドスケープやデザイン ・築堤の連続性のイメージ ・鉄道博物館や新橋停車場との連携した展示

鉄道の世界遺産 4 事例 （6月20日開催 第6回有識者検討会議でご示唆いただいた事例）

写真は全てユネスコHP（<https://whc.unesco.org>）より引用

	事例①	事例②	事例③	事例④
	ゼメルング鉄道（オーストリア）	インドの山岳鉄道群（インド）	レーティッシュ鉄道（スイス・イタリア）	三池炭鉱専用鉄道敷跡（福岡県・熊本県）
イメージ				
世界遺産登録時期	1998年登録 世界遺産（文化遺産）	1999年登録 世界遺産（文化遺産） ※2005年にニルギリ山岳鉄道、 2008年にカールカー＝シムラー鉄道を追加登録	2008年登録 世界遺産（文化遺産）	2015年登録 世界遺産（文化遺産）
世界遺産登録名	ゼメルング鉄道	インドの山岳鉄道群	レーティッシュ鉄道アルブラ線・ベルニナ線と周辺の景観	明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業 ※23の構成遺産は、8つのエリア内の11カ所にある。
該当する世界遺産登録基準	(2) ある期間を通じてまたはある文化圏において、建築、技術、記念碑的芸術、都市計画、景観デザインの発展に関し、人類の価値の重要な交流を示すもの。 (4) 人類の歴史上重要な時代を例証する建築様式、建築物群、技術の集積または景観の優れた例。			
開業年	1854年 ※初のアルプス越えに成功した鉄道 ※参考 世界初の鉄道開業は1825年 （イギリス：ストックトン〜ダーリントン間）	①ダーズリン・ヒマラヤ鉄道 1881年 ※世界初の本格的な山岳鉄道 ②ニルギリ山岳鉄道 1899年 ③カールカー＝シムラー鉄道 1903年	①アルブラ線 1904年 ②ベルニナ線 1908年 ※粘着式運転でヨーロッパ最高地点を通る鉄道	1891年 ※参考 新橋〜横浜間開業は1872年
世界遺産に指定されている区間	グログニッツ〜ミュルツツシュラク間 41km	①ニュー・ジャルバーイーグリー〜ダーズリン間 88.48km ②メットゥパヤラム〜ウダカマンダラム間 46km ③カールカー〜シムラー間 96km	①クール〜サンモリッツ間 67km ②サンモリッツ〜ティラーノ間 61km	・三池浜〜三池港（三池本線）ほか路線総延長 18.6km ※2020年を最後に全区間廃止
高低差	460m	①2,000m、②1,877m、③1420m	①1,250m、②1,824m	（特筆なし）
世界遺産における評価ポイント（OUV）	★【鉄道システム・技術面における評価】 ・1848年から1854年の間に41 kmにわたって高山地域に建設され、 鉄道建設の先駆的な時期における土木工学の最大の偉業の1つ。 ・ 壮大な山の風景を背景に、トンネルや高架橋などの工事の質の高さ から現在も鉄道が使われ続けており、線路沿いに多くの保養施設が建設されている。 ・118の小さなアーチ型の石橋と11の鉄橋がある。トンネルポータル（入口）のほとんどはシンプルだが、堂々としたデザインであり、さまざまな種類の装飾が施されている。支持構造は主に石であるが、高架橋のアーチとトンネルの表面仕上げにはレンガが使用されている。	★【鉄道システム・技術面における評価】 ・インドの山岳鉄道は、高山地域における鉄道の優れた例である。 ・非常に美しい 山岳地帯に効果的な鉄道網を確立するため、大胆かつ独創的な技術を適用 して、1881年から1908年の間に開通した。（スイッチバック・ループ線のほか、ニルギリ山岳鉄道ではラック式による運転を採用） ・19世紀後半から20世紀初頭の技術の生きた例として、現在でも完全に機能している。 ・これらの鉄道は 困難な地形に建設した革新的な交通システム の優れた例であり、それぞれの 地域の社会的および経済的発展に大きな影響を与えた。	★【鉄道システム・技術面における評価】 ・レーティッシュ鉄道は、 20世紀初頭の中央アルプスにおける鉄道開発の模範 である。 ・この鉄道がもたらした社会経済的影響は、山岳生活、人間的・文化的価値の交流、西欧における人間と自然の関係の変化にとって、実質的かつ永続的なものであった。 ・厳しい山岳地帯に鉄道を敷設するため、多様な技術的解決策を用いている。 ・ 入念な設計のもと高度な品質で実現された建物であり、顕著な様式的・建築的均質性 を持っている。 【その他の評価】 ・ 鉄道網はアルプスの風景と特に調和 している。	★【日本の産業革命遺産としての評価】 ・日本南西部の九州・山口地方を中心とする 製鉄・鉄鋼、造船、石炭鉱業という基幹産業からなる一連の産業遺産 は、19世紀半ばから20世紀初頭にかけて、日本が 非西洋諸国では最初に工業化に成功した事例 である。 ・遺産の完全性という点で個々の 構成資産のレベルはまちまちだが、全体として 、日本が藩を基盤とする社会から、地域のニーズに合わせて 西洋技術を適応 させる革新的なアプローチを持つ 主要な工業社会へと移行 し、東アジアのより広い発展に大きな影響を及ぼした方法を顕著に反映している。
備考	※いずれも「文化的景観が評価されている世界遺産リスト」には挙げられていない。			※OUVに鉄道・鉄道敷に関する記述は無い。
まとめ	・鉄道の世界遺産 4 つの事例のいずれも「路盤」「橋梁」「トンネル」といった単体ではなく、鉄道システムや技術、歴史・社会・産業に与えた影響等、その「全体を評価しているもの」と考えられる。			

交通政策審議会 答申第198号での位置づけ(2016年4月20日答申)

東京圏における今後の都市鉄道のあり方について
(答申)



【要旨】
(羽田空港アクセス線の新設)
・羽田空港と国際競争力強化の拠点である都心や新宿、渋谷、池袋、臨海部等副都心とのアクセス利便性の向上。
・JR東日本等の既存ネットワークとの直通運転による多方面と羽田空港とのアクセス利便性の向上。
・東京駅で東北新幹線等と連携すること等により、北関東等と羽田空港との大幅なアクセス利便性の向上。
・林田線等の既存ネットワークを活用することにより、全線新線整備の事業よりも早期整備が可能。

平成28年4月20日
交通政策審議会

「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」に位置付け

【意義】

- 羽田空港と国際競争力強化の拠点である都心や新宿、渋谷、池袋、臨海部等副都心とのアクセス利便性の向上
- JR東日本等の既存ネットワークとの直通運転による多方面と羽田空港とのアクセス利便性の向上
- 東京駅で東北新幹線等と連携すること等により、北関東等と羽田空港との大幅なアクセス利便性の向上
- 休止線等の既存ストックを活用することにより、全線新線整備の事業よりも早期整備が可能

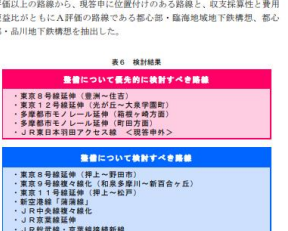
【課題】

- 他の空港アクセス路線との補完関係を考慮しつつ、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業計画の検討の深度化を図るべき
- 羽田空港国際線ターミナルへの延伸については、今後の羽田空港国際化の状況を踏まえ、検討が行われることを期待
- なお、久喜駅での東武伊勢崎線と東北本線の相互直通運転化等の工夫により、さらに広域からの空港アクセス利便性の向上に資する取組についても検討が行われることを期待

出典:国土交通省ウェブサイト(https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/tetsudo01_sg_000261.html)

東京都 広域交通ネットワーク計画での位置づけ(2015年7月10日公表)

広域交通ネットワーク計画について
《交通政策審議会答申に向けた検討のまとめ》



4.6 検討結果
4.2 から4.5までの結果を基に、「整備について優先的に検討すべき路線」と「整備について検討すべき路線」を、表6のとおり分類した。(図1.1)
「整備について優先的に検討すべき路線」は、目標への寄与度と収支採算性、費用便益比が全てA評価の路線から、現答申に位置付けのある路線と、羽田空港へのアクセスに特に効果が見込まれるJR東日本羽田アクセス線の5路線を抽出した。
「整備について検討すべき路線」は、原則として、目標への寄与度がB評価以上の路線から、現答申に位置付けのある路線と、収支採算性と費用便益比がともにA評価の路線である都心部・臨海地域地下鉄構想、都心部・品川地下鉄構想を抽出した。

平成27年7月
東京都

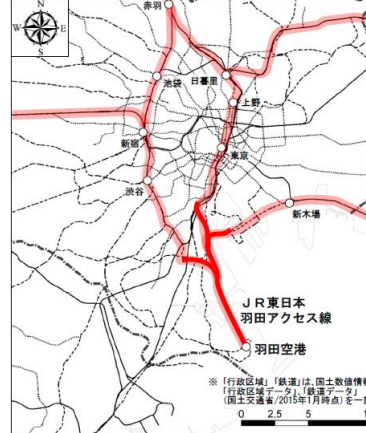
「整備について優先的に検討すべき路線」に位置付け

【整備効果】

- 本路線は、輸送人員のうち約6割を空港アクセス旅客が占める空港アクセス路線である。京急空港線や東京モノレールなどの既存の空港アクセス路線に新たな路線が加わることで、羽田空港への安定的な輸送を確保することが期待できる。
- また、本路線は、JR埼京線、高崎線、宇都宮線、常磐線などの既存の鉄道ネットワークと接続することで、都内に限らず広範囲に時間短縮便益が及び、空港アクセスの利便性が大きく向上する。

【今後の課題】

- 事業費や事業計画の深度化が必要である。
- 事業スキーム等が未定であることから、関係機関による十分な調整が必要である。
- 特に、ネットワークの効果を最大限に活用できるような計画を検討する必要がある。



※「行政区域」「鉄道」は、国土数値情報の「行政区域データ」「鉄道データ」(国土交通省2015年1月時点)を一部加工

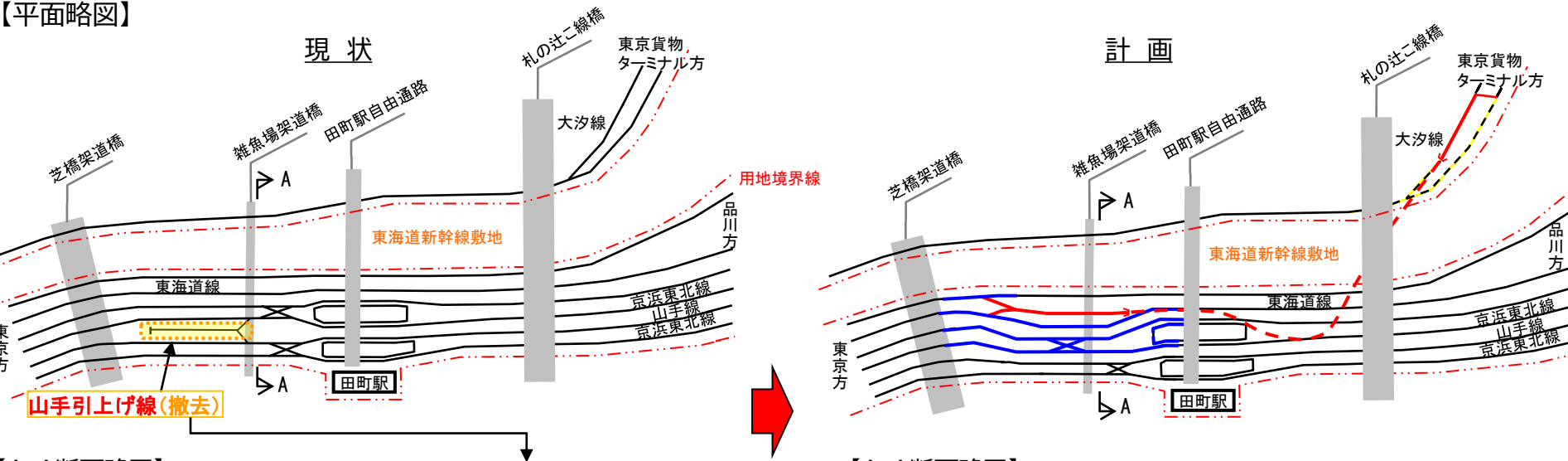
羽田空港アクセス線(仮称)整備事業の概要 【②配線計画の基本的な考え方】

計画概要

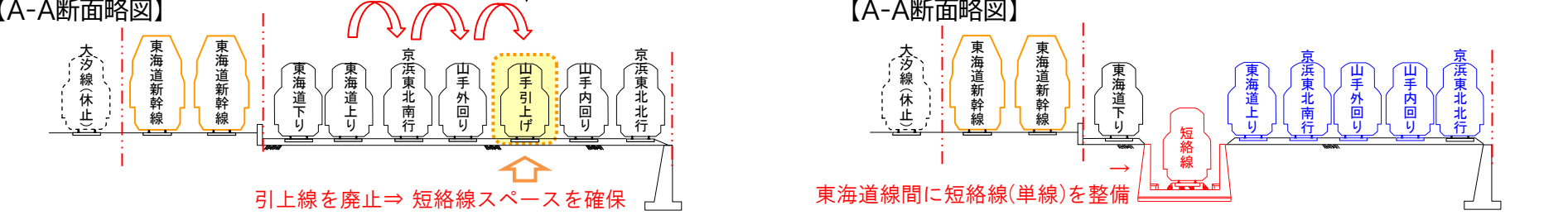


- 東山手ルートは、田町駅付近で東海道線から分岐し**休止中の大汐線**を利用して、東京貨物ターミナルに至る
- 東海道線と大汐線を繋ぐため、田町駅付近に「**短絡線**」を整備する
- 短絡線は、田町駅の**山手引上げ線を撤去**し、そのスペースを活用して**東海道線上下線間に整備(単線)**する。

【平面略図】



【A-A断面略図】



短絡線は山手引上げ線のスペースを活用するため、東海道線からの分岐位置は限定される。また、田町駅ホーム部までにトンネル始点部が東海道線の地下に潜り込む必要がある。

【平面略図】

東京方

芝橋架道橋

分岐器
(新設)

トンネル始点部

雑魚場架道橋

田町駅自由通路

田町駅

移設

東海道新幹線敷地

礼の辻こ線橋

大汐線

B

東京貨物ターミナル方

東海道線

品川方

東海道線

京浜東北線

山手線

京浜東北線

※列車の走行区域における最急こう配: 35/1000
(機関車にけん引される列車が走行する線路を除く)

大汐短絡線

試掘調査の結果について

【調査結果】

・試掘調査の結果、4箇所から石積が出現

-  : 古地図概略ライン(明治20年)
-  : 東海道線接続関連構造物
-  : 石積出現
-  : 石積出現なし

