

「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 11 回）

開催記録

I 開催概要

日 時： 2024（令和 6）年 6 月 10 日（月曜日）15 時 30 分～16 時 30 分

場 所： JR 東日本 Tokyo Yard Building 2 階会議室

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（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）
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） ・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 ・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 ・独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 技術管理部 ・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 ・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
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 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
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 10 回（3/12）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 [国際交流拠点・品川の実現に向けたステップ]
参考資料 2 [品川開発プロジェクトにおける高輪築堤の価値の活かし方(案)について]
資料 3 [移築保存に係る考え方について]
資料 4 [TAKANAWA GATEWAY CITY 第Ⅱ期エリアの確認調査について【報告】]
資料 5 [羽田空港アクセス線（仮称）における高輪築堤等の調査・保存について]

II 議事要旨

1 開会

- 第 11 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）
- 本日の視察により、実際に現場を見ることで更に理解が深まった。今後も新たな展開があれば現地の視察を検討してもらいたい。（座長）

2 第 10 回（3/12）有識者検討会議 議事録確認

- 議事録は各委員で修正の指摘をしていると思うが、最終として修正等があれば、本日会議終了までに指摘いただきたい。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〕前回までの意見を取りまとめた。本資料は毎回提示してきたが、本日の意見反映をもって第一次のとりまとめとしたい。

- 参考資料 1 について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕「TAKANAWA GATEWAY CITY」と「国際交流拠点・品川」の違いについて整理した。東京都が取りまとめた品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014 において「国際交流拠点・品川」は東京の中の地域として位置付けられている。「国際交流拠点・品川」を実現するための取り組みとして様々な都市開発があり、その大きなまちづくりの一つとして「TAKANAWA GATEWAY CITY」と名付ける JR 東日本が進めるプロジェクトがある。

- 参考資料 2 について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕現在検討中の高輪築堤跡の展示活用計画となる。高輪築堤の史跡指定地である第 7 橋梁部と公園部の 2 箇所については、現地保存して展示する。第 7 橋梁部は、建物の中に鉄道の歴史を紹介する展示スペースを作る予定である。公園部は、地下に回廊を作り築堤を眺める場とするとともに、必要な展示を行い史跡の紹介をする。移築先を確認した信号機については、信号機土台部として移築公開し、まちのシンボルとしての広場にかつての信号機を復元し展示する。以上の第 7 橋梁部・公園部・信号機土台部の 3 箇所が、まちの中で実際に見てもらう高輪築堤となる。これに加えて新東海道と呼ばれる通路空間では、築堤の材料を活用したランドスケープや体験学習機能を整備する。更に品川駅から築堤に向かうルートの入口に情報発信施設を整備し、高輪ゲートウェイ駅、泉岳寺駅付近には高輪築堤への駅前案内機能を検討している。

- 参考資料 2 の右下に鉄道歴史関連資料とある。以前から高輪築堤だけではなく、新橋～横浜間の鉄道の全体像を展示することをお願いしているが、その内容が描かれていない。大宮の鉄道博物館との連携とあるが、大宮の施設自体は立派だが少し遠い。高輪築堤のどこかに新橋～横浜間の鉄道の展示場を作ってもらいたい。（座長）
- 新橋～横浜間の鉄道は、近代化において非常に重要な役割を果たしている。そのことがしっかり、わかりやすく展示される場所が必要である。（座長）
- 参考資料 2 を見ると、2025 年度から順次色々な施設が作られるが、建物と同時期に作られるのか。（西村氏）

← 新東海道のランドスケープは、4 街区の建物の完成と合わせて 2024 年度末にオープンする。史跡区域は 2・3 街区の建物が 2025 年末に開業し、そこから再度掘り起こして整備するため、概ね 2 年後の完成を目指している。（事務局 JR）

- 視察してみて、5・6 街区があれほど狭い空間とは思わなかった。築堤が埋まっているとなると、開発との共存をどう考えれば良いか。本当に難しい問題である。（副座長）
- 築堤という大構造物がかなりの距離に渡り埋まっているが、その保存をそもそもどう考えるかである。全部保存することが理想的だが、都市部においては現実的ではない。考え方を整理する必要があると思う。（副座長）
- もう一つは、移築について前向きに扱うことである。現地保存がベストだが、難しい場合は移築する。文化財行政の立場ではどう考えるか。史跡の観点では現地にあることに意義があり、動かすと価値がなくなるという捉え方をしている気がする。私は、移築しても物の価値は残ると考える。（副座長）

視察してみて、高いところから見ると築堤がかなり谷状に見えるであろうことがわかった。見せ方には少し工夫が必要だと思う。（小野田氏）

- 資料 2 の「高輪築堤の継承のあり方」の部分で、文化庁の発言要旨がある。主旨は、「信号機土台部の移築については、同じ場所に保存するよりは価値が下がるが、価値の有無で言うと価値はある」ということである。資料を修正してもらいたい。（文化庁）

4 移築保存に係る考え方について

- 資料 3 について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕前回の会議で、「移築保存する場合の文化財としての価値の評価について」、「移築保存する信号機土台部の価値を継承するために、史跡指定により保護対象とできる可能性について」、「国指定の史跡としての保護が困難である場合、東京都や港区により史跡指定できる可能性について」、「重要文化財指定により保護対象とできる可能性について」、「重要文化財としての保護が困難である場合、東京都や港区により有形文化財指定できる可能性について」という論点で議論された。築堤を構成する石、土、杭など移築する対象物としてはどう考えるか議論をいただきたい。参考資料として、高輪築堤調査・保存等検討委員会における高輪築堤の保存の方針を添付する。

- 移築保存は実際に保存する現地の状況に即して選択する方が良いと思う。（座長）
- 移築に対する前回会議の指摘への都の見解を述べる。原則は文化庁の見解と同じであるが、高輪築堤は埋蔵文化財であり、埋蔵文化財が史跡指定される際には、現地に保存できるかという課題を整理することになるため、土地と切り離すことは難しい。一方、埋蔵文化財は記録保存して後世に残していくという考え方もある。その一環として信号機

土台部は記録保存したうえで移築整備する方向で整理されており、いわゆる指定文化財の形ではないものの、文化財としてきちんと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。（東京都）

← 都も区も文化庁の考えが先にあり、土地と一体化したものという捉え方である。土地から離れた途端に史跡の価値が極端に低くなってしまう。これは制度的な問題だと思っている。史跡としての城跡で、残っている天守や櫓を重要文化財に指定して、モノとして残していく事例が多くみられる。この場合の移築はそれほどハードルが高くなく、柔軟な対応がされている。今回は信号機で、史跡の中で意義があるということは理解できるが、移築したら価値がなくなるという考え方については大きな疑問を持っている。都市部のこうした開発と史跡の共存のケースにおいて、移築したら価値がなくなるという考え方は、少し柔軟に取り扱ってもらいたい。制度的にも、移築を積極的に捉えられるような形にしたいというのが私の考えである。（副座長）

← 5・6街区は区画が非常に細長く、この中で現地保存となると開発を断念せざるを得ないという印象である。史跡ではなく移築保存を積極的に考えたほうが、文化財保護と活用の観点から良いことだと考える。信号機の話が先に来るが、重要文化財としてモノとして残せる道はないのか、意見として主張したい。（副座長）

→ この場で結論は出ないかもしれないが、関係者で継続して議論していきたい。（座長）

- 信号機土台部の移築については、保存の観点からの検討がされているが、移築先の広場のありべき姿という観点からも検討されるべきである。延長 30m の築堤はかなりの大きさであり、広場の価値をどう保つかという観点は、信号機の保存と同じくらい重要になる。移築先の広場は、移築が決まる前の計画では広々とした広場が整備される形であった。（中井氏）

- 信号機土台部の築堤の移築により、当時の信号機を再現するという検討はできないか。例えば沖縄の首里城では、土台が残るためその上に現在再現工事をしている。他にもこうした例は多くある。（座長）

← 参考資料 2 に明治期の高輪築堤の信号機の写真を載せている。整備基本計画を策定する中で、どういう形で整備するか議論を進めている。（事務局 JR）

→ 当時の信号機が再現されるのであれば意義がある。（座長）

← 昔の鉄道の信号機は写真や図面がいくつか残っているが、明治 5 年当初の図面は残っていない。今回基礎が 2 つ発掘されているが、信号機は消耗品のようなもので、技術の進歩で代替わりをしている。その辺りの経緯を詰めて、なるべく当時の姿で再現することを進めていくことになる。（小野田氏）

- 信号機を再現するとなると、移築する土台部もモニュメントとして保存するのか、広場内のアクティビティの中で整備するのかで、大きく使い方が異なる。高さがあるのであれば上ることを禁じる必要も出てくるため、広場の中でどう位置付けるのか微妙な扱いになる。移築する築堤に合わせて、広場周囲のデザインを行うのか。検討はいつ行うのか。（西村氏）

← これから整備基本計画を取りまとめる中で検討していく。（事務局 JR）

- 時間の関係もあるためここで議論を打ち切る。今後の検討課題として整理してもらいたい。（座長）

5 TAKANAWA GATEWAY CITY 第Ⅱ期エリアの確認調査について

- 資料 4 について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕5・6 街区を第Ⅱ期エリアと呼ぶ。既に進められている公共工事等の中で第Ⅱ期エリアの一部から、高輪築堤の存在が確認されている。先般開催された第 44 回高輪築堤調査・保存等検討委員会において、第Ⅱ期エリアの未調査範囲について、まちづくりと文化財との両立を検討していくために確認調査を行っていくという結論に至った。2024 年 7 月頃から遺構の状況を確認する調査を実施していく。この調査により第Ⅱ期エリアの遺構の全体像を確認して、まちづくりと文化財の保存の両立のあり方に係る具体的な検討を進めていきたいと考えている。

- 資料 4 に元々築堤があったと想定される場所が明確に描かれていない。航空写真の図の黒枠を右のほうに伸ばせば築堤範囲となると考えてもらいたい。（文化庁）

6 羽田空港アクセス線（仮称）における高輪築堤等の調査・保存について

- 資料 5 について説明する。（事務局 JR）

〔説明概要〕羽田空港アクセス線は田町駅の東京方から分岐して地下で既存線路と交差して海側で地上に上がり、橋梁、地上、地下トンネルを経由して羽田空港に到達する経路である。現在、田町駅周辺で高輪築堤、雑魚場架道橋、薩摩台場の 3 つの遺構を対象として保存のための検討を行っている。これまで現地保存の可能性を検討し、それが困難な場合の影響低減策を検討してきた。遺構への影響低減策として、アクセス線の線路レベルを一部扛上することにより築堤支障範囲を減少させ、この結果雑魚場架道橋も一部抵触するのみで保存できることとなった。更に雑魚場架道橋では橋梁据え付けアンカーの施工本数、長さを最小化するなど、明治初期からの遺構を傷つけない配慮を検討した。これらの内容を踏まえて先日のプレスリリースに至った状況である。

- 説明の通り、遺構の全面現地保存は難しいということであった。（座長）

7 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）
- 今後は 5・6 街区をどうするかという議論が重要になる。信号機土台部は方向性が出てきたと思うが、もう少し詰めてもらいたい。（座長）
- 全体として、「国際交流拠点・品川」という概念との共存は、常に頭において議論したい。どう対応するか大きな課題である。この点を繰り返すが、新橋～横浜間の鉄道が非常に重要である。これをしっかり説明する施設を具体的に検討して説明してもらいたい。（座長）

8 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 11 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、オブザーバーの古関氏が欠席となる。
- [事務局 JR] 配布資料の確認を行う。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 10 回（3/12）有識者検討会議 議事録確認

- [座長] 本日の視察により、実際に現場を見ることで更に理解が深まった。今後も新たな展開があれば現地の視察を検討してもらいたい。
- [座長] 議事録について、毎回しっかりと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、最終として修正等があれば、本日会議終了までに指摘いただきたい。指摘がなければ確定とする。

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。これまで約 1 年間に渡って「品川エリアのまちづくりと文化財のあり方」をテーマに、幅広い視点や経験をもとに意見をいただいていたが、前回までに頂戴した意見を取りまとめて掲載した。黄色に着色した部分が前回の第 10 回会議でいただいた意見となる。本資料は毎回提示してきたが、本日の意見反映をもって第一次のとりまとめとしたい。続いて参考資料 1 を説明する。前回、座長から「TAKANAWA GATEWAY CITY」と「国際交流拠点・品川」の違いについて、もう少しわかりやすく示すようにと指摘を受けた。これを受けて取りまとめた資料となる。「国際交流拠点・品川」は東京都が取りまとめた「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014」における、東京の中の広い地域の位置付けである。これからの日本の成長を牽引する「国際交流拠点・品川」を実現するためまちづくりの中の一つとして「TAKANAWA GATEWAY CITY」と名付ける JR 東日本が進めるプロジェクトがある。参考資料 2 について説明する。現在検討中の高輪築堤跡の展示活用計画となる。この資料は検討中のものであり、本会議の資料公開時は内容を精査して提示することをご了承いただきたい。高輪築堤の史跡指定地である第 7 橋梁部と公園部の 2 箇所については、現地保存して展示する。併せて第 7 橋梁部は、建物の中に鉄道の歴史を紹介する展示スペースを作る予定である。公園部は、地下に回廊を作り築堤を眺める場とするとともに、必要な展示を行い史跡の紹介をする。本日視察でも移築先の位置を確認した信号機につ

いては、信号機土台部として移築公開し、まちのシンボルとしての広場にかつての信号機を復元し展示する。以上の第 7 橋梁部・公園部・信号機土台部の 3 箇所が、まちの中で実際に見てもらう高輪築堤となる。これに加えて新東海道と呼ばれる通路空間では、築堤石等の築堤の材料を活用したランドスケープや体験学習機能を整備する。更に品川駅から築堤に向かうルートの入口に、日本各地の魅力や高輪築堤など地域の情報発信施設を整備し、高輪ゲートウェイ駅、泉岳寺駅付近には高輪築堤への駅前案内機能を検討している。

[座長] 参考資料 2 の右下に鉄道歴史関連施設とある。以前から高輪築堤だけではなく、新橋～横浜間の鉄道の全体像を展示することをお願いしているが、その内容が描かれていない。大宮の鉄道博物館と連携とあるが、大宮の施設自体は立派だが少し遠い。高輪築堤のどこかに新橋～横浜間の鉄道の展示場を作ってもらいたい。7 月に京都の鉄道博物館を大宮と比較して拝見してみたいと思う。新橋～横浜間の鉄道は、近代化において非常に重要な役割を果たしている。そのことが、しっかり、わかりやすく展示される場所が必要である。

[座長] まずは有識者、オブザーバーの方の意見をいただきたい。

[西村氏] 参考資料 2 を見ると、2025 年度から順次色々な施設が作られるが、建物と同時期に作られるのか。

[事務局 JR] 新東海道のランドスケープは、4 街区の建物の完成と合わせてオープンする。2・3 街区の建物は 2025 年末に開業するが、史跡区域はそこから再度掘り起こして整備するため、建物開業から概ね 2 年後の完成を目指している。

[本保氏] 特に追加する意見はない。

[副座長] 視察してみて、5・6 街区があれほど狭い空間とは思わなかった。あそこに築堤が埋まっているとなると、開発との共存をどう考えれば良いか、本当に難しい問題である。資料 2 について様々な意見があるが、一つは、築堤という大構造物がかなりの距離に渡り埋まっているが、その保存をそもそもどう考えるかである。全部保存することが理想的だが、都市部においては現実的ではない。考え方を整理する必要があると思う。もう一つは、移築について前向きに扱うことである。現地保存がベストだが、難しい場合は移築する。文化財行政の立場ではどう考えるか。史跡の観点では現地にあることに意義があり、動かすと価値がなくなるという捉え方をしている気がする。私は、移築しても物の価値は残ると考える。後ほど意見を聞かせてもらいたい。

[中井氏] 特に追加する意見はない。

[谷川氏] 特に追加する意見はない。

[小野田氏] 視察してみて、高いところから見ると築堤がかなり谷状に見えるであろうことがわかった。見せ方には少し工夫が必要だと思う。

[老川氏] 特に追加する意見はない。

- [文化庁] 資料 2 の「高輪築堤の継承のあり方」の部分で、文化庁の発言要旨があるが、これは信号機の話において話をしたものである。主旨は、「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」ということである。資料を修正してもらいたい。
- [東京都] 特に意見はない。
- [港区] 特に意見はない。
- [座長] 他になれば次の議題に移る。

4 移築保存に係る考え方について

- [事務局 JR] 資料 3 について説明する。前回の会議で移築に関する議論があった。第 7 橋梁部と公園部は現地保存、信号機土台部は移築保存を進めるという中で、現地保存する 2 箇所は史跡指定されているが、信号機土台部は指定対象外となっている。移築保存する信号機土台部の価値や継承のあり方についての議論となり、標題についての問題提起をいただいた。「移築保存する場合の文化財としての価値の評価について」、「移築保存する信号機土台部の価値を継承するために、史跡指定により保護対象とできる可能性について」、「国指定の史跡としての保護が困難である場合、東京都や港区により史跡指定できる可能性について」、「重要文化財指定により保護対象とできる可能性について」、「重要文化財としての保護が困難である場合、東京都や港区により有形文化財指定できる可能性について」という論点であった。本日は、築堤を構成する石、土、杭など移築する対象物としてはどう考えるか議論をいただきたい。参考資料として、高輪築堤調査・保存等検討委員会における高輪築堤の保存の方針を添付する。
- [座長] 移築保存は、一般論では資料にあるように、現地保存ができなければ移築保存、移築保存ができなければ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どうかという現地の具体的な状況に即して選択する方が良いと思う。意見はあるか。
- [東京都] 移築に対する前回会議の指摘への都の見解を述べる。原則は文化庁の見解と同じであるが、高輪築堤は土の中から出てきた埋蔵文化財である。埋蔵文化財が史跡指定される際には、現地に保存できるかという課題を整理することになるため、土地と切り離すことは難しい。一方、埋蔵文化財は現地に残せな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。その一環として信号機土台部は記録保存したうえで移築整備する方向で整理されており、いわゆる指定文化財の形ではないものの、文化財としてきちんと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。
- [副座長] 都も区も文化庁の考えが先にあり、土地と一体化したものという捉え方である。土地から離れた途端に史跡の価値が極端に低くなってしまう。これは制度的な問題だと思っている。史跡としての城跡で、残っている天守や櫓を重要文化財に指定して、モノとして残していく事例

が多くみられる。この場合の移築はそれほどハードルが高くなく、柔軟な対応をされている。今回は信号機で、史跡の中で意義があるということは理解できるが、移築したら価値がなくなるという考え方については大きな疑問を持っている。大宮の博物館に保存されたとしても、価値としては同じであると考えている。機関車のように重要文化財として扱うことができるのではないかと。都市部のこうした開発と史跡の共存のケースにおいて、移築したら価値がなくなるという考え方は、少し柔軟に取り扱ってもらいたい。記録保存だとモノが残らないケースもあるので、制度的にも、移築を積極的に捉えられるような形にしたいというのが私の考えである。今回はどういう整理とするかだが、本日の視察で上から見てみると、5・6街区は区画が非常に細長かった。この中で現地保存となると開発を断念せざるを得ないという印象である。現地ではなく移築保存を積極的に考えたほうが、文化財保護と活用の観点から良いことだと考える。信号機の話が先に来るが、重要文化財としてもものとして残せる道はないのか、意見として主張したい。

[座長] この場で結論は出ないかもしれないが、関係者で継続して議論していきたい。

[中井氏] 信号機土台部の移築については、保存の観点からの検討がされているが、移築先の広場のありべき姿という観点からも検討されるべきである。延長 30m の築堤はかなりの大きさであり、広場のどこにもってきて、人が立ち入れるのかどうかなど、広場の使い方の観点でも重要である。史跡にならないのであれば、ある程度、動かしたり人が立ち入ったりすることも可能と考えられる。広場の価値をどう保つかという観点は、信号機の保存と同じくらい重要になり、「広場の価値との共存」ということも考えていく必要がある。移築先の広場は、移築が決まる前の計画では広々とした広場が整備される形であった。

[座長] 現計画は信号機の土台だけを移築するのか。信号機そのものは存在しないということか。

[事務局 JR] 現計画は張り出し部を含む 30m の長さで築堤を移築する。

[座長] 信号機土台部の築堤の移築により、当時の信号機を再現するという検討はできないか。例えば沖縄の首里城では、土台が残るためその上に現在再現工事をしている。他にもこうした例は多くある。

[事務局 JR] 本日の参考資料 2 に明治期の高輪築堤の信号機の写真を載せている。整備基本計画の策定において、どういう形で整備するか議論を進めている。

[座長] 当時の信号機が再現されるのであれば意義がある。

[小野田氏] 昔の鉄道の信号機は写真や図面がいくつか残っているが、明治 5 年当初の図面は残っていない。今回基礎が 2 つ発掘されているが、信号機は消耗品のようなもので、技術の進歩で代替わりをしている。その辺りの経緯を詰めて、なるべく当時の姿で再現することを進めていくことになる。

[西村氏] 信号機を再現するとなると、移築する土台部もモニュメントとして保存するのか、広場内のアクティビティの中で整備するのかで、大きく使い方が異なる。結構高さがあるのであれば上ることを禁じる必要も出てくるため、広場の中でどう位置付けるのか微妙な扱いになる。移築する築堤に合わせて広場周囲のデザインを行うのか。検討はいつ行うのか。

[事務局 JR] これから整備基本計画を取りまとめる中で検討していく。

[座長] 時間の関係もあるためここで議論を打ち切る。今後の検討課題として整理してもらいたい。他になれば次の議題に移る。

5 TAKANAWA GATEWAY CITY 第Ⅱ期エリアの確認調査について【報告】

[事務局 JR] 資料 4 について説明する。5・6 街区を第Ⅱ期エリアと呼ぶ。既に進められている公共工事等の中で第Ⅱ期エリアの一部から高輪築堤の存在が確認されており、調査・保存等検討委員会における助言に基づき、東京都教育庁及び港区教育委員会による記録保存調査等が実施されている。第 44 回調査・保存等検討委員会において、第Ⅱ期エリアの未調査範囲について、まちづくりと文化財との両立を検討していくために確認調査を行っていくという結論に至った。2024 年 7 月頃から遺構の状況を確認する調査を実施していく。この調査により第Ⅱ期エリアの遺構の全体像を確認して、まちづくりと文化財の保存の両立のあり方に係る具体的な検討を進めていきたいと考えている。

[座長] 質問、意見はあるか。

[文化庁] 資料 4 に、元々築堤があったと想定される範囲が明確に描かれていない。航空写真の図の黒枠を右のほうに伸ばせば築堤範囲となると考えてもらいたい。

[事務局 JR] 私どももその範囲を確認したいと考えている。

[座長] 他になれば次の議題に移る。

6 羽田空港アクセス線（仮称）における高輪築堤等の調査・保存について

[事務局 JR] 資料 5 について説明する。羽田空港アクセス線は田町駅の東京方から分岐して地下で既存線路と交差して海側で地上に上がり、橋梁、地上、地下トンネルを経由して羽田空港に到達する経路である。工事の事前調査で発見された築堤と思われる石積みをきっかけとして、現在、田町駅周辺で高輪築堤、雑魚場架道橋、薩摩台場の 3 つの遺構を対象として保存のための検討を行っている。これまで現地保存の可能性を検討し、それが困難な場合の影響低減策を検討してきた。まずは全ての遺構を現地保存できないかということに対してアクセス線のルート自体の再検討を行ったが、現実的に難しいことを確認した。雑魚場架道橋のみ避ける方法も検討したが、これも難しいということが明らかになった。遺構への影響低減策として、アクセス線の線路レベルを一部扛上することにより築堤支障範囲を減少させ、この結果雑魚場架道橋

も一部抵触するのみで保存できることとなった。更に雑魚場架道橋では橋梁据え付けアンカーの施工本数、長さを最小化するなど、明治初期からの遺構を傷つけない配慮を検討した。これらの内容を踏まえて先日のプレスリリースに至った状況である。

[座長] 説明の通り、遺構の全面現地保存は難しいということであった。何か意見、質問はあるか。

[座長] 時間の関係もあり、他になれば次の議題に移る。

7 その他

[座長] 次回、何を議論するか説明してもらいたい。今後は5・6街区をどうするかという議論が重要になる。信号機土台部は方向性が出てきたと思うが、もう少し詰めてもらいたい。全体として、「国際交流拠点・品川」という概念との共存は、常に頭において議論したい。どう対応するか大きな課題である。この点を繰り返すが、新橋～横浜間の鉄道が非常に重要である。これをしっかり説明する施設を、具体的に検討して説明してもらいたい。

[事務局 JR] 次回の内容については、ご指摘いただいた内容に加え、第Ⅱ期エリアの確認調査の状況も踏まえて、議論を進めていきたい。

[座長] 他になれば閉会とする。

8 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