

「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8回）

## 開催記録

### I 開催概要

日時： 2023（令和5）年10月23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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松浦 晃一郎氏（第8代ユネスコ事務局長）</li> <li>・木曾 功 氏（元ユネスコ日本政府代表部特命全権大使）</li> <li>・稲葉 信子 氏（国際機関 ICCROM 事務局長特別アドバイザー）</li> <li>・中井 検裕 氏（東京工業大学 名誉教授）</li> <li>・西村 幸夫 氏（國學院大學 観光まちづくり学部 学部長）</li> <li>・本保 芳明 氏（国連世界観光機関（UNWTO）駐日事務所 代表）</li> </ul>	座長 副座長
有識者 オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>【欠席】老川 慶喜 氏（立教大学名誉教授）</li> <li>【欠席】古関 潤一 氏（ライト工業株式会社 R&amp;Dセンターテクニカルオフィサー）</li> <li>・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</li> </ul>	
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・文化庁文化財第二課 史跡部門</li> <li>・港区教育委員会事務局 教育推進部 図書文化財課</li> <li>・港区街づくり支援部</li> <li>・東京都 教育庁 地域教育支援部 管理課</li> <li>・東京都 建設局 道路建設部 鉄道関連事業課</li> <li>・公益財団法人東日本鉄道文化財団 鉄道博物館 学芸部</li> <li>・JR東日本コンサルタンツ株式会社</li> </ul>	
事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・東日本旅客鉄道株式会社 構造技術センター</li> <li>・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</li> <li>・東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部</li> <li>・京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 建設部</li> <li>・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</li> </ul>	
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・京浜急行電鉄株式会社</li> <li>・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</li> </ul>	
サポート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パンフィックコンサルタンツ株式会社</li> </ul>	

当日配付資料：次第

- 資料1 [第7回（8/22）有識者検討会議議事録案]
- 資料2 [「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 運営要領]
- 資料3 [有識者検討会議での主なご意見と今後の取り組み]
- 参考資料1 [明治期の産業遺産について]
- 参考資料2 [史跡の本質的価値]

- 参考資料3 [高輪築堤の記憶を継承する取組み]
- 参考資料4 [高輪築堤の文化財的価値と保存の方針について]
- 参考資料5 [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]
- 参考資料5-2 [新東海道の景観形成の考え方]
- 参考資料5-3 [新東海道のランドスケープ計画]

## II 議事要旨

### 1 開会

- 第8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7回(8/22)有識者検討会議 議事録確認

- 修正等の指摘がないため、第7回の議事録は確定する。(座長)

### 3 有識者検討会議運営要領の改定について

- 運営要領においてオブザーバーに JR 東日本コンサルタンツ株式会社を加える改定を行いたい。(事務局 JR)
- 意見等がないため、運営要領の改定を承認する。(座長)

### 4 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

- 参考資料1について、「ヨーロッパ最大の絹織物工場地帯リヨンを擁するフランス」とあるが、日本が目にしたのは当時最新鋭の製糸機をフランスが開発したことであり、その最新鋭の技術を日本が導入したということである。(座長)
- 富岡製糸場は当時のものがそのまま残っていることが意義として重要であったが、新橋～横浜間の鉄道遺産は29km 全てが残ってはならず、一部分として高輪築堤が残っているということであり、そこが高輪築堤の意義だということである。(座長)
- 資料3は多方面からの意見が良くまとめられており、この意見を指標としてしっかりと取り組んでいてもらいたい。(本保氏)
- 外国の方も含めて多くの方に長く親しみを持っていただける保存や展示を考えると、まさに一番大事なところであり、その方向に向けた取組みをお願いしたい。(本保氏)
  - 大宮の鉄道博物館は扱う範囲が広く、高輪では焦点を絞って外国の方にも評価してもらえる観点を詳しく説明したら良い。(座長)
- 資料3の価値のあり方の部分で「保存活用計画書第3章『史跡の本質的価値』』という記載だけ唐突である。一般の方にもわかりやすいように、「国指定史跡としての本質的価値」という記載が良く、加えて多少中身が分かるように書いた方が良い。(稲葉氏)
- 文化財としての価値として何が重要なのか。高輪築堤を含む29kmの鉄道事業そのものに歴史的価値があることと、高輪地区においては築堤が重要であることはわかる。しか

し築堤だけで3km近くあり、都市部において全て保存することは現実的ではない。何を残すべきかメルクマールを考える必要がある。（副座長）

→ 全て残せないなら、世界遺産というレプレゼンタティブ（代表性）の概念で、複数の類似遺産がある場合は、最も典型的なもの、保存の良いものを残すという手法がある。例えば、資料のなかで、鉄道に付随した信号機跡について、現地保存が望ましいが、1～4街区では移築保存として整理されているとあったが、2.7kmの築堤から同じような信号機跡が出てきた場合全て残すのかどうか、あるいは代表的なものを残すのか、文化的に整理してもらう必要がある。次回、この考え方を教えてもらいたい。（副座長）

→ 富岡製糸場はこの考え方で産業遺産群が整理されており、複数ある中から典型的で代表的な施設、残りの良い施設が一箇所選定されて残された。全て残せないならばどこを残すのか、どういう観点でその場所を選定するのかということである。（副座長）

← 富岡製糸場の例では、当初富岡製糸場を単独で世界遺産に推薦するのではなく県内全体の製糸関連産業のグループでとらえる方が良く考えた。しかし県内全体から12～13のものが推挙されてきたので絞り込む必要があり、最終的には群馬県で4つに絞った。（座長）

- 高輪築堤を高輪地区の文化財として議論してきたが、品川の再開発としては国家戦略特区で国際拠点を作るまちづくりの方向性が都、区、地元を含めて議論され、定められている。文化財を守ることも大きな公益だが、まちづくりも大きな公益である。2つの公益の比較検討をしていかねばならないため、次回、品川の開発における公益性について事業者から説明してもらいたい。（副座長）

- 高輪築堤の遺跡を保存することと、品川エリアに近代的な施設をつくることをどのように両立するのか、高輪築堤の中でどこが一番保存する価値があるか、という点で、これまでの議論を中井氏に伺いたい。（座長）

← 2年ほど前に駅周辺の開発が始まったが、コンセプトは「継承と革新」であった。その当時、高輪築堤は発見されていない。品川の地歴から考えると、単に新しいことに挑戦してきたのではなく、江戸の玄関口として、新しいものを取り入れる一方で文化も守り、それらをつなぎ合わせる役割を果たしてきた。そういう街の気質が残されていて、明治の近代化で鉄道を新たに受け入れ、発展してきたと言える。（中井氏）

← その後、築堤が発見されたが、「継承と革新」というコンセプトには合致していると考えている。築堤は日本の石積みの技術が活かされ継承しつつ、欧州の鉄道技術を重ねていった施設である。まさに「継承と革新」を表すにふさわしい。（中井氏）

← 今回の事業においても、この方向性は間違っていないと考えており、築堤を残す、残さないという対立議論ではなく、「継承と革新」を両立させるためにどういう工夫が必要かという議論が必要だと考える。（中井氏）

→ 考え方には同意する。整備が残っている5・6街区について、「継承と革新」を踏まえて進められると考えて良いのか。（座長）

← 第7橋梁部と公園部分は、厳密には品川地区の「継承と革新」のコンセプトの範囲外となるが、品川全体で「継承と革新」というキーワードを持つことは大切であり、上手くまとめられそうだと考えている。（中井氏）

- 新しくつくられるもののなかに、ストーリーとして築堤があったということを織り込めないか。参考資料5で、築堤の存在を空間として残す絵が出てきたが、もう一段、デザ

インに工夫が必要だと思う。築堤だからレールを描くという表現をするのではなく、ゲージの数字をデザインしたらどうなるか、などをデザイナーに投げかけて検討し、出されたアイデアを検討の場で考えるというプロセスが必要である。（西村氏）

- 線路が通っていたところなので、線路は遠くまで見通せることが重要で、それを大事にしてデザインするとどうなるか。築堤は海上だったのだから、海の環境の中の築堤をイメージしてデザインするとどうなるか。この資料では海が全く感じられない。海のなかに線路が一本通っていたことがデザインとして非常に重要である。（西村氏）
- 山側と海側の石積みの違いや、橋桁のようなものに対して陸橋は日本初だったのだからその現代的な意味は何か、というデザインも必要である。（西村氏）
- 調査が完了し、建築工事が進んでいる状況で外構の手直し程度しか対応できない状況はわかるが、せめて外構は綿密に検討しないと、「継承と革新」にはならない。（西村氏）
- ここにあるものをそのまま使う、ということではなく、ここにあるものや過去の価値の姿を一度抽象化して、デザイナーの力で現代的に形にするプロセスが必要であり、その考え方で進めれば、海の中で潮風に吹かれながら石垣が建っていた現代的な姿が見えてくるのではないかと思う。これは4街区だけではなく、ほかの街区でも、建物の中であっても表現できるかもしれない。コンセプトをしっかりとらえたデザインができるはずである。（西村氏）

→ 私の経験で東大の図書館の新設を行ったが、掘ってみると前の時代の図書館の土台が出てきて現代の軸線が合っていたことが分かり、さらに掘ると加賀藩の下水溝が出てきた。これらを上手くデザインできないか考え、表層について水路を石敷きで表現し、土台を持ち上げてベンチに利用し、軸線が継承されていることを上手くデザインで表現した。一つのところで歴史が積層していることをいかに表現するかが、デザインのテーマであった。高輪築堤も同じで時間軸で連続している。場所をリスペクトしたデザインであれば、様々な人に評価される。時間がないが、まだ工夫できるはずである。（西村氏）

- 参考資料3の明治の錦絵は貴重である。ほかの角度からの錦絵もあるのか。（座長）
  - ← 錦絵は数多く残されており、様々な角度もある。しかし想像で描かれた絵と実物を見て描いたもの等が混在している。（JR）
  - 展示において順次紹介できると良い。（座長）
  - この錦絵に対し1～4街区、5・6街区がどのあたりなのか示してほしい。（座長）
  - 1～6街区は高輪築堤のどの範囲になるのか。（座長）
  - ← 新橋～横浜間29kmのうち高輪築堤は2.7kmであり、1～6街区は1.3kmとなる。資料の錦絵は2.7kmのうちの南側のおおよそ1/4程度の範囲が描かれていると考える。（JR）
  - ← この錦絵はデフォルメされており、もう少し写実的な絵もある。（中井氏）
- ここを訪ねれば特別な場所だと想起できるデザインについて検討してほしい。どこにもあるような情景では多くの方に来ていただけない。有識者の皆様の意見をしっかりと受け止めて、他とは違う特別な場所と感じられるデザインにしてもらいたい。（本保氏）
  - 私も同感であり、全体的に築堤をリスペクトした絵やデザインを考えてもらいたい。資料は4街区の一部の話だが、それ以外の場所も含めて検討してもらいたい。（中井氏）

→ 私も同感で、どこにでもあるような絵である。築堤開業当時の雰囲気が出る、ここにしかないデザインとしてほしい。（稲葉氏）

→ 錦絵は、展示室まで錦絵を見に行かなければならないのではなく、ストリートファニチャーやサイン等を工夫し、当時の様子を現地でも視覚的に再現する工夫をしていただきたい。（稲葉氏）

→ 海上築堤であったことも重要な記憶の一つであり、それをどうやって表現するかが重要。ベンチを置く必要があるならば可動式にするなどの工夫があると良い。（稲葉氏）

→ イギリスの技術が日本に本格的に導入されたのが、高輪築堤が初めてであることに土木構造物としての価値があると思う。鉄道の連続性にも価値がある。発掘調査のメインは築堤だが、築堤と陸地を結ぶ横仕切堤という連絡通路についても、こういった役割を果たしていたかなど、デザインに活かして考えてもらいたい。（小野田氏）

← 参考資料の計画図に対して有識者の皆様が疑問を持っているということである。（座長）

- 5・6街区はしっかりと遺構を調べて整備を進めなければならないが、5・6街区の整備内容の検討を進めるだけの材料は揃っているのか。（座長）

← 参考資料5の平面図に示すが、1～4街区は記録保存を含めて必要な調査は終了している。5・6街区は一部黄色で示す箇所のみ先行工事の関係で現地確認を実施し記録保存を完了している。それ以外の部分は築堤そのものを現物として確認できていないため、今後調査が必要になると考えている。（JR）

→ 5・6街区は部分的な調査を実施中。山側の調査において、高輪築堤の西側の一部が確認されており、良好な状態で残っており幅も想定より広い。いずれ調査・保存等検討委員会で取りまとめたものを報告する。（谷川氏）

- 資料3の高輪築堤の価値のあり方の部分で、高輪築堤が土木構造物としての価値があるとは言い切れないということであるが、これは歴史的価値があるという前提に立ったうえで発言と考えるのがいいか。（文化庁）

← 文化財としての価値は史跡としての価値と捉えている。構造物としてどれだけ価値があるかは疑問、という印象である。鉄道システムや産業遺産としての価値、史跡としての価値は否定しない。構造物として文化財という目で見るとどのくらいの価値があるのか、ないとは言わないがそこまでの価値とは思えない印象である。この意図がわかるように記載してもらいたい。（副座長）

→ 説明を伺うとよくわかるので、記載方を考えてもらいたい。（文化庁）

- 信号機土台部跡について、これまでの発掘で検出されたのが1箇所のみである。現地保存ができず移築保存となった。残す場所の選択について、1～4街区の大部分は既に残されており、部分的な史跡指定である。（文化庁）

→ 副座長の最初の質問とも関係するが、形あるものとして残されているものと、そうでないものとは保存の手法が違うということを理解する必要がある。近代遺産としての価値、産業遺産としての価値、さまざまに重なり合う価値の重複部分を整理し、最後に残る価値を書き上げたうえで、それが実際に残すものにどのように反映されているのか、1対1の価値の整理を行う必要がある。そのうえで価値がすべてのものに反映されているか、という検証を行うと、現在保存しようとしているものが足りる、足りない、ということが明確になってくる。（稲葉氏）

→ 高輪築堤の価値は、何といたっても鉄道システムとしての価値であると思う。例えば皇居の石積みなどと比較しても、土木構造物として独自性があるとは考えにくい。そこまでの独自性があるとは思いにくく、むしろ鉄道システムとして貢献した価値が非常に高いと思う。（座長）

→ 現地保存をしている時点で、高輪築堤の土木構造物としての価値は尊重されている。イギリスの技術を含む鉄道システムの総体的な価値が、現地保存あるいは移築保存されているところでどのように担保されているか。それが十分でないならそれをどのように展示して伝えていくかの議論が足りていないと考える。（稲葉氏）

← 築堤がなくても新橋～横浜間の鉄道は同じだけの歴史的価値を持っているということである。築堤を作ったことによる構造物としての価値はどこにあるのか、ということを知っている。（副座長）

→ 土木構造物としての価値は、イギリスの技術が日本に本格的に導入されたのが、高輪築堤が初めてということに土木構造物としての価値があると考え。第7橋梁の橋台は象徴的な構造物で、旧来のランダムな石積みである城石垣とは異なり、イギリス流の真四角に石を成形してピラミッドのような石積みで行っている。詳しく見ると当初の橋台と追加された橋台は仕上げが違うところや、途中から間知石積みに代わってくるところも興味深い。（小野田氏）

← 当時の技法、イギリスの技術で構築したことに意味がないとは言っているわけではなく、そういう技法で作られた築堤をどういう観点で保存するかについて、知っている。技術が明確にわかるものは保存する価値があるのか、その技術で作られた築堤は全て保存する必要があるのか。土木構造物として文化財としての価値があるのかという厳しい表現が議論を招く部分なので、改めて良い表現を考えたい。（副座長）

- 中井氏から「継承と革新」の話があったが、相対ではなく重ね合わせて新たな価値を生み出すことを事業者としても取り組みたい。150年前にここで新たなイノベーションが起き、この場所が将来に向けた新たなイノベーションをおこす場所となるべくプロジェクトに取り組んでいる。（JR）
- 品川開発の説明は、次回京急と調整して説明資料を準備したい。（JR）
- ランドスケープについて様々な厳しくも温かい意見をいただいたが、事業者としての取り組みもまだ甘いところがある。しかし1年半後には工事を進めなければならない状況もある。次回も資料を用意して説明したい。（JR）
- 築堤の価値については、事業者としても先人の作ったものの理解を深めたいと考えている。もう少し価値を掘り下げて整理していきたい。（JR）
- 参考資料5-2、5-3はまちづくりを優先した資料である。資料4にある文化的評価、保存について上手く両立する形でまちづくりができるようにしてもらいたい。（座長）
- 議題自体もまちづくりと文化財のあり方ではなく、文化財の保存をしっかりと考えたうえでまちづくりのあり方、という議題であるべきである。具体的にどうするかという部分をしっかりと議論していきたい。（座長）

## 5 その他

- 次回第9回は12月25日14時30分開始を予定し、その次は2月後半で調整している。議題を説明してもらいたい。（座長）

← 次回は本日の意見を踏まえ、資料3を整理しつつ深掘りした資料を説明したい。事業者のまちづくりのコンセプト、ランドスケープにおける文化財をしっかりと考えた景観計画を提示したい。（JR）

← 2月は、次回の議論を受けてとなるが、まちづくりの公益性と高輪築堤の公益性をどう重ね合わせるかの議論を深められればと思っている。（JR）

→ 次回には鉄道の錦絵で代表的なものを配っていただきたい。さらにそのなかに現在の位置を照合した解説を加えていただきたい。（座長）

← 港区教育委員会の力も借りて、わかりやすい資料を準備したい。（JR）

●東京都や港区と相談し、最近の発掘調査の進捗も報告したい。（文化庁）

←是非願います。組織的に説明してもらえるとありがたい。（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）

## 6 閉会

●次回の第9回は12月25日14時30分開始を予定し、場所は現在調整中である。詳細は後日連絡する。（事務局 JR）

●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8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] 配付資料の確認を行う。欠損があればその申し出いただきたい。
- [事務局 JR] 本日の次第を説明する。
- [事務局 JR] オブザーバーである JR 東日本構造技術センター所長に交代があった。新所長より一言ご挨拶をいただきたい。
- [事務局 JR] ここからは松浦座長に進行をお願いする。

#### 2 第7回（8/22）有識者検討会議 議事録確認

- [座長] 毎回、事務局でしっかりと議事録や資料を作成頂いている。有識者の皆様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] 他になければ、次の議題に移る。

#### 3 有識者検討会議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。オブザーバーに JR 東日本コンサルタンツ株式会社を加えたい。
- [座長] 問題ないと思われるが、意見等はあるか。意見がなければ改定を承認する。
- [事務局 JR] 承認いただいたということで、JR 東日本コンサルタンツ株式会社より一言ご挨拶をいただきたい。
- [座長] 他になければ次の議題に移る。

#### 4 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3について説明する。
- [座長] よくできた資料であるがカバーする範囲が広いので、議論の進め方が難しい。
- [座長] 参考資料1について、「ヨーロッパ最大の絹織物工場地帯リヨンを擁するフランスから技術を導入した」とあるが、日本が目にしたのは当時最新鋭の製糸機をフランスが開発したということである。最大であることもさることながら、最新鋭だった技術を日本が導入したということも申し上げたい。もう一つは、富岡製糸場には当時のものがそのまま残っていることが重要である。一方で新橋～横浜間の鉄道29km全ては残っていないが、一部分として高輪築堤が残っている。そこが高輪築堤の意義だということである。そういうことを明記・強調したほうが良い。



- [座長] まずは、資料3についてご意見を順番に伺いたい。
- [本保氏] 資料3は本当に良くまとまっている。多方面からの意見が挙げられている。付け加えるものや修正するものはない。ここにある意見は、意見調整してあるものではないため、ニュアンスが違ったり、少し方向性が違ったりしているものもあるかと思うが、これらの意見を大事にして、一つの指標としてしっかりと取り組んでいてもらいたい。「外国の方も含めて多くの方に長く親しみを持っていただける保存や展示を考える」ということが、まさに一番大事なところで、その方向に向けた取り組みをお願いしたい。
- [座長] ご指摘いただいた点について、大宮の鉄道博物館はカバーしている範囲が広いが高輪では焦点を絞って、日本人のみならず外国の方にも展示を見て評価してもらえるような観点を詳しく説明したら良いと思う。
- [稲葉氏] 良く書かれている。一点だけ、価値のあり方の部分の「保存活用計画書第3章『史跡の本質的価値』』という記載だけ唐突である。一般の方にもわかりやすいように、「国指定史跡としての本質的価値」という記載が良い。また、それが何かということが、多少なりとも中身がわかるように書かれていた方が、一般の方もわかりやすい。
- [副座長] 今までの議論を上手くまとめていただいている。文化財としての価値という観点で何が重要なのかということについて、高輪築堤も含めて29kmの鉄道事業そのものが歴史的な価値があるということと、高輪地区においては築堤が非常に重要であるということはわかる。しかし築堤だけでも3km近くあり、都市部において全て保存するのは現実的ではない。この価値の問題、どういうものを残すべきなのか、メルクマールを考える必要があると思う。全て残せないとするならば、典型的なもの、特徴的なものを残せるならば残す、という手法だと考える。世界遺産にはレプレゼンタティブという概念がある。代表的な、という風に訳していると思うが、似たようなものが複数ある場合、一番典型的で保存の良いものを残すという考え方である。例えば資料の中で、鉄道そのものではなく、鉄道に付随した信号機の跡をどうするかという問題が指摘されていた。これに対して現地保存が望ましいという考えだったが、信号機土台部跡は1～4街区の整備の中で移築保存と整理されている。この2.7kmの築堤から出てくる信号機跡について、同じようなものが出てきた場合、全て残すのか、あるいは代表的なものを残すのか、文化財的に整理してもらう必要がある。次回で構わないが、それについてどのように考えるのか教えてもらいたい。全体的な問題としては、もう一点ある。今まで高輪築堤を高輪地区の文化財として議論してきたが、品川の再開発とリンクしていて、国家戦略特区として国際拠点を作るという方向が、東京都、港区、地元を含めた議論で決められてきた。一方で文化財を守ることも大きな公益である。二つの大きな公益が存在するが、品川における開発の公益性について、事業者から次回、どういう内容を考えているのか教えてもらいたい。品川の開発から得られる利益、公益の説明がないと、公益の比較検討が難しいと考える。文化財としての価値があることは文化審議会の意

見もあり間違いはない。品川の開発で得られる公益と比較して検討していかなければならない。

[座長] 非常に重要な観点である。

[副座長] 全てが残せない場合にどこを残すのか、どういう観点でその場所を選定するのかということをお願いしたい。具体的な例では、富岡製糸場は富岡製糸場単独で指定されているわけではなく、富岡製糸場及び産業遺産群として指定されている。富岡製糸場の近くに高山社跡があるが、これは関連する学校の跡で、ここが選定されている。こういった教育機関は当時複数あったが、比較的良く残っていて典型的な場所ということで、一箇所選定された。また、田島弥平旧宅とあるが、田島さんというのは養蚕業の方である。蚕と桑の種の生産をされていた。蚕を飼っている農家は当時ものすごい数があったが、全てを残すことはできないため、典型的なものを一つ選んで残していこうという考え方がとられている。例えば高輪築堤の2.7kmについて、どういう観点で選んで残していくのか、そこを知りたい。西村氏のご専門となるかもしれない。

[座長] 指摘に対する答えではないが、富岡製糸場の話で言うと、ユネスコの事務局長であった際、世界遺産にしたいので現地を見てくれということで依頼されたが、その時に思ったのは富岡製糸場を単独で指定するのではなく、県内全体の製糸関連産業のグループとしてとらえる方が良いと考えた。しかし、そのグループに県内全体から12~13くらいのもものが挙げられてきたので、あまりにも多すぎるということで、関係のないものなどを絞り込まないといけなくなった。絞り込みに対して応募者の反対もあったが、最終的には群馬県で4つに絞った。副座長の指摘は高輪築堤の話であり、世界遺産を目指しているものでもない。高輪築堤の遺跡を保存することと品川エリアに近代的な施設をつくることをどのように両立するのか、高輪築堤の中でどこが一番保存する価値があるのか、という点で、これまでの議論を中井氏にも伺いたい。副座長の意見としては、現場にそのまま残すものをどうやって認定していくかという意見である。

[中井氏] 座長の問題提起には直接答えられないが、品川開発に携わってきた立場で言うと、開発のコンセプトについての議論は重ねてきた。今日の議論で重要だと思うのは、2年ほど前に駅周辺の開発が始まり、そのコンセプトが「継承と革新」というものであった。これを議論し始めたころはまだ築堤が発見されていなかった。品川の地歴から考えると、単に新しいことに挑戦してきたのではなく、江戸の最初の出入口として、新しいものを取り入れ、文化も守りながら、それらをつなぎ合わせる玄関口としての役割を果たしてきた。そういった街の気質が残されていて、明治に入ってから近代化のなかで、鉄道などの新たな取り組みを取り入れて、発展してきたと考える。その後、築堤が出てきたが、「継承と革新」というコンセプトには合致していると考えます。築堤は日本の石積みの技術が活かされていて、それを継承しつつ、欧州の鉄道技術を重ねていった施設である。まさに「継承と革新」を表す

にふさわしいものと考えている。今回の再開発事業も、この大きなコンセプトを基にまとめていこうと進めてきた。現在でもこの方向性は間違っていないと考えている。私としては、築堤を残す、残さないという対立議論をするのではなく、「継承と革新」を両立させるためにどのような工夫が必要かという議論が必要と考える。

[座長] 考え方としては同意する。問題は、整備が残っている5・6街区について、「継承と革新」を踏まえて進められると考えて良いのか。

[中井氏] 第7橋梁部と公園部分は、厳密には品川地区の「継承と革新」のコンセプトの範囲外となるが、品川全体で「継承と革新」というキーワードを持つことは大切であり、上手くまとめられそうだと考えている。

[西村氏] 新しく作られるもののなかに、ストーリーとして築堤があったということを手うまく織り込めないか、ということを私は主張した。参考資料5で築堤の存在を空間として残す絵が出てきたが、この絵を見ると、ナローゲージと枕木をデザインして通してあるものの、もう一段工夫するべきだと思う。築堤だからレールを描く、といった表現をするのではなく、ここでやろうとしたことは何なのか、といったことを上手く空間に落とし込めないか。例えば、ナローゲージの1067mmという数字を具体的にデザインしたらどうなるか、などをデザイナーに投げかけ、出されたアイデアを検討の場で考える。そういうことを繰り返すプロセスが必要だと考える。線路が通っていたところなので、線路の上にベンチはないだろう、線路は遠くまで見通せることが大事だろうと思う。遠くまで見えることを大事にしてデザインするとどうなるか。また、ここは海だったのだから、海の環境の中の築堤をイメージしてデザインするとどうなるか。しかし、絵を見ると緑が多く、海が感じられない。海のなかに線路が一本通っていたということがデザインとして非常に重要である。山側と海側の石積みの違いをどうデザインするか、また、橋桁のようなものが見えるが、陸橋は日本初だったのだから、その現代的な意味は何なのか、というデザインも必要である。調査は完了しており、工事が進んでいるため、外構の手直し程度しか対応できない状況はわかるが、せめてその外構のデザインを綿密に検討しないと、「継承と革新」にはならない。まだできることはあるはずである。ここにあるものをそのまま使うということではなく、ここにあるものや過去の価値の姿を一度抽象化して、デザイナーの力で現代に描き切る。そういうプロセスが必要であり、その考え方で進めれば、海の中で潮風に吹かれながら石垣が建っていたということの現代的な姿が見えてくるのではないかと思う。これは4街区だけではなく他の街区でも、建物の中であっても上手く表現できるかもしれない。コンセプトをしっかりとらえたデザインができるはずである。私自身、東大のキャンパスリニューアルの際に、図書館の新設を行ったが、掘ってみると今の図書館の前の時代の図書館の土台が出てきて、現代の軸線があった。さらに掘ると、加賀藩の下水溝が出てきた。これらの時代が積層していることを上手くデザインで表現できないかと考え、表層について石を薄くスライスして水路のデザインで敷き詰めた。ま

た旧図書館の土台は一部持ち上げてベンチにした。それ以外の部分は平面表示だが、軸線が継承されていることを上手くデザインで表現した。この時のテーマは、一つのところで歴史が積層しているということのをいかに表現するかということであった。高輪築堤の場合も、時間軸で連続している。ほかのデザイナーに頼めばもっと違うデザインが出来上がるかもしれない。この場所を訪れた人に「なるほど、このような表現もできるのね」と感じてもらえることが、この場所をリスペクトすることになる。この場所をリスペクトしたデザインであれば、様々な人に評価してもらえる。今日の資料で言うと、まだまだだと思われる。時間がないかもしれないが、まだまだ工夫できるはずである。

[座長] 参考資料3にある明治の錦絵は貴重である。ほかの角度から見た錦絵もあるのか。

[JR] 鉄道の名所として多くの錦絵に描かれている。様々な角度もある。しかし、おそらく明治5年以前に想像で描かれた錦絵と、それ以降に実物を見て描かれたもの等が混在している。

[座長] 展示をつくるときに順次紹介していくと良い。この錦絵に対し1～4街区、5・6街区はそれぞれどのあたりなのか示してもらいたい。1～6街区は高輪築堤のどの範囲なのか。

[JR] 新橋～横浜間29kmのうち高輪築堤は2.7kmであり、1～6街区はおおよそ1.3kmとなる。錦絵の部分はおそらく築堤の南側だと考えられる。

[座長] この錦絵が2.7kmを示しているのか。

[JR] 私のイメージでは、錦絵は2.7kmのうち南側のおおよそ1/4程度の範囲が描かれていると考える。

[中井氏] この錦絵はかなりデフォルメされている。もう少し写実的な絵もあると思う。

[JR] 参考資料5により写実的な絵がある。様々な方のご意見では、現在の品川駅付近にあると想定される第8橋梁ではないか、という絵もある。

[本保氏] デザインについて参考資料5だけを見ると、賑わっていて良いかな、と感じたが、有識者の皆様の意見を伺うと、どこにでもある絵だと感じられた。そのままでは全く面白くない。ここを訪ねれば特別な場所であると想起できるようなものができていないといけない。どこにでもあるような情景では多くの方に来ていただけない。有識者の皆様の意見をしっかりと受け止めて、他とは違う特別な場所と感じられるデザインにしてもらいたい。

[中井氏] 私も同感で、参考資料5は現時点でダメ出しをしておいた方が良い。もう少し全体的に築堤をリスペクトした絵やデザインを考えてもらいたい。資料は4街区の一部の話だが、それ以外の部分も含めて是非有識者の皆様の意見を取り入れて検討してもらいたい。

[稲葉氏] 私も同感で、このままではどこにでもあるような絵である。これでは築堤の開業当時の雰囲気はわかるわけではなさそうだ。ここにしかないデザインとしなければならない。錦絵の話があるが、展示室まで錦

絵を見に行かなければならないというのではなく、ストリートファニチャーやサイン等を工夫し、当時の様子を現地でも視覚的に再現する工夫をしていただきたい。そして、海上築堤だったということを重要な記憶の一つとしてどうやって表現するかが課題である。ベンチを置く必要があるならば、可動式にするなど工夫があると良い。

[座長]

参考資料5の計画図は有識者の皆様が疑問を持っているということである。5・6街区はしっかりと遺構を調べて整備を進めていかなければならないが、5・6街区の整備内容の検討を進めるだけの材料は揃っているのか。

[JR]

5・6街区については、参考資料5の中央に平面図が入っているので参照いただきたい。1～4街区は記録保存調査を含めて必要な調査は終わっている。5・6街区は、一部黄色で示している箇所のみ先行工事の関係で現地確認を行い、記録保存を完了している。それ以外の部分については、築堤そのものを現物として確認できていない。現状では違う工事の作業ヤードになっているが、5・6街区については全体がわかっているわけではないので今後調査が必要になってくると考えている。

[谷川氏]

5・6街区については部分的な調査が行われており、山側の部分の調査において、高輪築堤の西側の一部が確認されている。良く残っていて、幅も想定より広い状況である。いずれ調査・保存等検討委員会で取りまとめたものを報告する。

[文化庁]

資料3の高輪築堤の価値のあり方の部分で、高輪築堤が土木構造物としての価値があるとは言いきれない、ということであるが、これは歴史的価値があるという前提に立ったうえでの発言と考えるがいかがか。

[副座長]

意図としては、文化財としての価値というのは基本的に史跡としての価値と捉えている。構造物としてどれだけ価値があるかについては疑問である。構造物としての価値は、ちょっと違うのではないかというのが印象である。鉄道システムとしての価値や、産業遺産としての価値、史跡としての価値を否定しているわけではない。構造物として文化財という目で見るとどのくらいの価値があるのかについては、ないとは言わないが、そこまでの価値とは思えないという印象である。この意図がわかるようにコメントを記載してもらいたい。

[文化庁]

説明を伺うとよくわかるので、記載方を考えてもらいたい。

[文化庁]

信号機土台部跡については、これまでの発掘調査で出てきたのが1箇所のみで、調査・保存等検討委員会の委員方で現地保存を検討したが、現地保存ができないので移築保存となった、ということなので、副座長の質問は成り立たないと思う。既に1～4街区の範囲の大部分は既に残されており部分的な史跡指定であり、その質問も私の方では分かりかねる。

[稲葉氏]

副座長の最初の質問とも関係するが、形あるものとして残されているものと、そうでないものとは保存の手法が違うということを理解する必要がある。世界遺産の推薦書を作成していく際の整理から考えれば、

副座長の最初の質問はインテグリティの話である。価値を伝えるものが全て残っているかどうかは、インテグリティの重要な指標の一つであるが、まずは価値についてもう少し細かく分析して文章を整えて整理しておく必要がある。「産業遺産の価値」と言うだけでは大雑把なので、これももう少し噛み砕いて考えて、近代遺産、産業遺産、さまざまに重なり合う価値の重複部分を整理し、最後に残る価値を書き上げたうえで、それが実際に残すものにどのように反映されているのかという1対1の価値の対照表を作っていく。その上で価値が全てのものに反映されているか、という検証を行うと、現在保存しようとしているものが足りる、足りない、ということが明確になってくる。そういう対照表を作っていく作業の必要があるということである。そのうえで指定するもの、指定しないものがわかってくることもある。さらには、これらを超えて指定文化財、指定されていない文化財の価値を考えると、どこで考えるのか、もしかしたら別の場所で議論すべきことなのかもしれない。

[座長] 高輪築堤の価値は、何といても鉄道システムとしての価値であると思う。この築堤がなければ29kmの鉄道は完成しなかった。土木建造物としての価値となると、例えば皇居の石積みなどと比較しても、独自性があるのかどうかという話になる。そこまでの独自性があるとは考えにくい。むしろ、鉄道システムとして近代化に貢献した価値が非常に高いという部分かと思う。

[稲葉氏] 土木構造物としての価値となると、史跡か建造物かの文化財指定の仕分けを越えている。土木構造物としての価値のうち、江戸時代の技術を継承したということについていえば、既に指定されて現地保存をしている時点で土木構造物としての価値はここで保存されていると考えられる。現地保存されている土木構造物の価値が唯一であるとか、それが珍しいかどうかという必要はない。それを超えて現地保存しているところで足りていない価値がどこにあるのか。例えばイギリスから導入された技術はどこに残っているのか。残っていないならどう展示して、伝えていくかではないだろうか。

[副座長] 端的に言うと、築堤がつくられていなくても新橋～横浜間の鉄道は、同じだけの歴史的価値を持っている。築堤があることが素晴らしいとか素晴らしいとか、そのような見方もあるのだろうが、本質的な問題は、築堤のかたちをとってなくても、陸地を通っていても同じだけの価値があり、新橋～横浜間の歴史的価値は変わらないと考える。築堤を作ったことによる構造物としての価値はどこにあるのか、ということを知っている。

[小野田氏] 土木構造物としての価値は、イギリスの技術が初めて日本に本格的に導入されたのが、ここが初めてということである。なおかつ、第7橋梁の橋台は非常に象徴的な構造物で、旧来のランダムな石積みである城石垣とは異なり、イギリス流の真四角に石を成形してピラミッドのような石積みで行ったということが、まさにこの部分である。さらに当初の橋台と追加された橋台の仕上げが違うところや、途中から日本

流の間知石積みに変わってくるところなども興味深く、土木構造物として価値があると思う。西村氏の話で、連続性の重要性の話があった。富岡エリアは点状に価値があるが、ここは鉄道の連続性に価値があり、それを上手く表現できると良い。発掘調査でメインになっているのは築堤なのだが、調査では鉄道と陸地を結ぶ横仕切堤という連絡通路のようなものが所々にあり、それらは開発でなくなっているが、横仕切り堤がどの辺りにあって、どういった役割を果たしていたかなどもデザインに活かして考えてもらいたい。

[副座長]

その当時の技法、イギリスの技術を学んで構築したこと自体に意味がないと言っているわけではない。繰り返すが、そういう技法で作られた築堤をどういう観点で保存するのか、について聞いている。技術が明確にわかるものについては保存する価値があるのか、あるいはその技術で作られた築堤は全て保存する必要があるのか、そういうところに行きつくのではないかと思う。いずれにしてもここで議論して結論を出すのではなく、私自身も頭の整理をする。土木工作物として文化財としての価値があるのかという厳しい表現が議論を招く部分なので、改めて良い表現を考えたい。

[JR]

いくつか事業者に関係する部分について、中井氏から「継承と革新」の話があったが、相対するものではなく重ね合わせて新たな価値を生み出していくことは、事業者としても取り組んでいきたい。150年前にここで画期的なイノベーションが起きたということ、150年間にわたって鉄道と日本の発展をつないでいただいた場所、この場所が将来に向けた新たなイノベーションをおこす場所となるべく京急とともにプロジェクトに取り組んでいる。副座長から品川のまちづくりについてどのようなことを考えているのか説明を求められたこともあるので、次回京急と調整して説明資料を準備し、二つの公益についてご意見を頂けるようにしたい。また、ランドスケープについて色々ご意見をいただいたことに感謝する。私どもの取り組みもまだ甘いところがある。しかし1年半後に完成させなければならない部分もあり、時間がないところもあるが、次回も資料を用意して説明していきたい。厳しくも温かい貴重な意見に感謝する。築堤の価値についても様々な意見を伺えた。事業者としても、先人がつくったものの理解を深めたいと考えている。いただいた意見も踏まえ、もう少し価値を掘り下げて整理していきたい。いくつかご指摘を頂いている宿題にしっかりと取り組んでいきたい。

[座長]

参考資料5-2と5-3はまちづくりを優先したものになっている。資料4にある文化的評価、保存について上手く両立する形でまちづくりができるようにしてもらいたい。議題自体も、「まちづくりと文化財のあり方」ではなく、「文化財の保存をしっかりと考えたうえでのまちづくりのあり方」という表現が良いのではないかと。具体的にどうするかという部分をこれからはしっかりと議論していきたい。

[座長]

それ以外に意見がなければ、この議題を終了する。

## 5 その他

[座長] 次回第9回は12月25日（月）14時30分開始を予定し、その次は2月の後半で調整している。事務局に依頼することは、何を議論するか説明してもらいたい。

[JR] 今日いただいた意見を踏まえ、今回は深掘りできる部分を資料として説明し、資料3も整理して取りまとめたい。事業者のまちづくりのコンセプト、ランドスケープにおける文化財をしっかりと考えた景観計画を提示してご意見をいただきたい。2月は次回の議論を受けてとなるが、まちづくりの公益性と高輪築堤の公益性をどのように重ね合わせていくのかの議論を深められればと思っている。

[座長] 次回には鉄道の錦絵で代表的なものをいくつか資料として配ってもらいたい。さらに言うと、そこに現在の位置を照合した解説を加えてもらえるとうありがたい。

[JR] 著作権等の確認も必要になるが、港区教育委員会の力も借りて、なるべくわかりやすい資料を準備したい。

[文化庁] 東京都や港区とも相談するが、最近の発掘調査の進捗も報告したいと思っている。

[座長] 是非お願いしたい。組織的に説明をしてもらえるとうありがたい。

[座長] その他意見や追加議題がなければ、閉会とする。

## 6 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。次回の第9回は12月25日14時30分開始を予定し、場所は現在調整中である。詳細は後日連絡する。

[事務局 JR] 本日は終了とする。本日はありがとうございました。

以上