

第 56 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【全体会】

日時：2025 年 6 月 4 日（水）

全体会・部会①・部会③ 10:00～12:00（予定）

場所：TKP ガーデンシティ Premium 品川 5A

次 第

【全体会】

(1)開会

(2)5・6 街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について 【資料 1】

(3)第 54 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【全体会】資料 2 補足説明 【資料 2】

(4)その他

(5)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。

5・6街区の高輪築堤跡の文化財的価値及び保護措置について

本文書は、東日本旅客鉄道株式会社「『5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について（3）』に対するまちづくりと高輪築堤の保存・継承等の両立に向けた当社の見解について」（2025. 4. 9）（以下「JR見解（2025. 4. 9）」とする）に対する高輪築堤調査・保存等検討委員会委員の見解をとりまとめたものである。

なお、別紙には、以下の資料を掲載した。

資料1：「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について」（2022. 5. 11）
（以下「5・6街区委員見解（1）（2022. 5. 11）」とする）

資料2：「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について（2）」
（2023. 12. 6）（以下「5・6街区委員見解（2）（2023. 12. 6）」とする）

資料3：「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について（3）」
（2025. 3. 5）（以下「5・6街区委員見解（3）（2025. 3. 5）」とする）

資料4：「高輪築堤の保存の方針について」（2020. 11. 9）〔2・3街区の第7橋梁橋台部および築堤部約80mの現地保存を要望した文書〕（以下「2・3街区委員見解（2020. 11. 9）」とする）

資料5：「高輪築堤跡の文化財的評価と保存の方針について」（2021. 3. 22）〔1～4街区の第7橋梁橋台部および築堤部約80m、信号機跡を含む築堤部の可能な限り長い区間の現地保存を要望した文書〕（以下「1～4街区委員見解（2021. 3. 22）」とする）

1. 文化財的価値について

「5・6街区委員見解（3）（2025. 3. 5）」（資料3）では、以下の4点の文化財的価値を指摘した。

- ① 高輪築堤跡の遺構は日本の近代化土木遺産を代表する遺跡として、わが国の近代史、鉄道史、土木史、産業史上重要な位置を占めている。また、東京や高輪の地域史を考える上でも貴重な遺跡である。
- ② 国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に指定された、2街区の築堤部及び3街区の第7橋梁橋台部・築堤部と一連のものである。
- ③ 5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。また、第8橋梁及びそれにとまなう南北横仕切堤が含まれ、旧品川停車

場につながる部分にあたる点も重要である。

- ④ 6街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、4街区で検出された信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。

【①高輪築堤全体の文化財的価値】

①は高輪築堤跡全体の文化財的価値を述べたものであり、「5・6街区委員見解（1）（2022.5.11）」（資料1）「同（2）（2023.12.6）」（資料2）においても同文を示した。これは、「2・3街区委員見解（2020.11.9）」（資料4）、「1～4街区委員見解（2021.3.22）」（資料5）を踏まえたものである。すなわち、①の内容は、範囲が2・3街区から1～4街区、5・6街区と拡大したが、2020年11月以来高輪築堤跡全体の文化財的価値の評価は一貫している。

【②国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」との関係】

②では5・6街区の遺構が国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」と一連のものであることを述べている。「5・6街区委員見解（1）（2022.5.11）」（資料1）「同（2）（2023.12.6）」（資料2）においても同文を示した。ここでは、鉄道遺構としての連続性があり、遺構が遺存しているという事実に基づいて「一連のもの」と評価した。

「2・3街区委員見解（2020.11.9）」（資料4）では、「確認された第7橋梁を含む高輪築堤の遺構は、国指定の史跡『旧新橋停車場跡』と一連のものであり、文化財的価値がきわめて高いことはいままでのない」と述べており、「1～4街区委員見解（2021.3.22）」（資料5）においても「検出された高輪築堤跡の遺構は国指定史跡『旧新橋停車場跡』と一連のものであり」、「高輪築堤跡は日本の近代を象徴する遺跡であり、国指定史跡にふさわしい文化財的価値を有している。」と評価している。②はこれらにつながる所見である。

②について、「JR見解（2025.4.9）」では、国史跡については言及せず、5・6街区の遺構は「各種文献等を踏まえ、物理的には1～4街区と一連のものであり、確認調査等から5・6街区は1～4街区の一般築堤部や4街区南部と共通性が高いものと思料します。」と述べている。ここで使用されている「一般築堤部」という名称は、第54回高輪築堤調査・保存等検討委員会（2025.4.2）において指摘したように、「築堤部」とするべきである。また、「物理的には1～4街区と一連のもの」という文言の意味するところがよくわからない。

「4街区南部と共通性が高い」という文言は、「5・6街区委員見解（1）（2022.5.11）」（資料1）「同（2）（2023.12.6）」（資料2）の「5・6街区の石垣・土手、盛土などの構造は1～3街区とは異なり、4街区の南部との共通性はある」という所見を踏まえていると思われるが、これは確認調査以前の所見であり、「5・6街区委員見解（3）（2025.3.5）」（資料3）では、確認調査の結果を受けて「5・6街区の石垣・土手、盛土などの構造は1～4街区とは異なり、高輪築堤跡の構造の多様性を示す新たな知見が得られている。」とした。すなわち、最新の所見では特段「4街区南部」との共通性があるとは述べていない。

「5・6街区委員見解（1）（2022.5.11）」（資料1）の当該箇所について、第18回高輪築堤調査・保存等検討委員会（2022.5.11）において、JRから「2街区・3街区の現地保存箇所と一連性があるという捉えられ方であり、非常に誤解を招きやすい表現であり、「時期尚早ではないか」という見解が出された。しかしながら、ここで新たに確認調査、京急連立事業用地の発掘調査等の知見が加わったことによって、高輪築堤跡の遺構がきわめて良好に遺存しており、国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」2街区築堤部及び3街区第7橋梁橋台部・築堤部と、鉄道遺構として連続性のある一連のものであり、国指定史跡にふさわしい文化財的価値を有していると評価できるようになったと考える。

【③5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の文化財的価値】

〔文化財的価値の判断基準〕

③は5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の文化財的価値について述べたものである。高輪築堤跡の文化財的価値については、「2・3街区委員見解（2020.11.9）」（資料4）において「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」という観点を示した。これはその後も高輪築堤跡の文化財的価値の判断基準になっている。「1～4街区委員見解（2021.3.22）」（資料5）において、「高輪築堤は、海上築堤という世界的にも珍しい鉄道構造物である」と述べているように、高輪築堤跡全体が「希少性」の高い遺構である。その中でも第7橋梁橋台部および信号機跡はきわめて「希少性」が高い。高輪築堤跡の遺構は「連続性」を有し、「遺存度」はきわめて良好である。鉄道開業時から複線化、3線化さらに周辺の埋め立てを経て現在に至る、日本の鉄道発展の「歴史的重層性」がうかがわれる。このような「1～4街区委員見解（2021.3.22）」（資料5）を踏まえて、③に述べたように、5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有すると考えられるのである。

「JR見解（2025.4.9）」では、「1～4街区では、きわめて希少性の高い第7橋梁部や最上部に創業時のバラストが残存している2街区公園部（一般築堤部）が出土しています（いずれも国指定史跡）。5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、これらの希少性の高い遺構等は確認されておらず、1～4街区の一般築堤部（信号機土台部等を含む）と概ね同等程度の文化財的価値を有するものと思料します。」と述べている。これは前述の「1～4街区委員見解（2021.3.22）」（資料5）から考えると、以下の点が指摘できる。

- (1) 「第7橋梁部や最上部に創業時のバラストが残存している2街区公園部（一般築堤部）」を「きわめて希少性の高い」としているが、第7橋梁部はきわめて希少性が高いが、2街区公園部の築堤部は希少性が高い（きわめて高いとは言えない）とすべきであろう。バラストが残存する築堤部は、遺存度は高いが、1街区や2街区の公園部以外でも確認されており、きわめて希少性が高いとは言えない。2街区公園部は現地保存が決定されたため、遺構掘削は実施していない。したがって、バラストの詳細

は不明である。

『「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」における高輪築堤跡保存活用計画書』(2023.5)「第2章 史跡の概要」の「指定説明文」には、「今回、文化審議会文化財分科会の建議(令和3年3月23日)等を踏まえ、緊急的に追加指定を行おうとするのは、高輪海岸沿いの海上を堤状に埋め立て造営した高輪築堤と呼ぶ鉄道敷のうち、条件の整った第7橋梁とその南北に接続する築堤(80m分)と、その北側に位置する築堤(40m分)の2か所である。」と述べられている。2街区公園部が現地保存されたのは、バラストの残存状況によるのではなく、計画当初から公園部であったことによるのではないか。

- (2)「5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、これらの希少性の高い遺構等は確認されておらず、1～4街区の一般築堤部(信号機土台部等を含む)と概ね同等程度の文化的価値を有する」としているが、築堤部は希少性が高く、「信号機土台部」は築堤部に含まれず、きわめて希少性が高い遺構である。

【高輪築堤跡の構造の多様性】

③では、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であることを述べた。これは、具体的には、1～4街区の築堤部開業期山側の構造が、石垣を構築した箇所、矢板・杭を用いた土留め、または矢板・杭・控木を用いた土留めを構築した箇所に分かれていることから明らかである。また、『「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」における高輪築堤跡保存活用計画書』(2023.5)「第3章 史跡の本質的価値」において指摘されているように、築堤建設時の工事作業の区画(単位)が存在し、盛土の構築方法が一樣ではないことを指している。

これに対して、「JR見解(2025.4.9)」では、「1～6街区全体で、一般築堤部は概ね同様の構造であり」としているが、1～4街区の築堤部開業期山側の構造が3分されることから、「概ね同様の構造」とは言い難いのではないか。また、「それを構成する材料(石材、盛土、裏込め、土留め材等)が1～6街区の各場所において一部異なっているものと思料します」としているが、こうした見解には、史跡の本質的価値に関わる、高輪築堤跡の構造の多様性が構築方法の違いや構築時の工区につながるという視点が欠けている。

【第8橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤、旧品川停車場】

5・6街区及び隣接地区には、第8橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤が含まれるが、「JR見解(2025.4.9)」で指摘されたように、「今回の5・6街区エリアには、第8橋梁北横仕切堤が含まれる」。なお、5・6街区が「旧品川停車場につながる部分にあたる点」については言及されていない。

【④張り出し遺構(信号機跡)】

④では、6街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、4街区の信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される、きわめて希少性の高い貴重な遺構であることを

述べた。これについて「JR見解（2025. 4. 9）」では、「今後文献調査等が進められ、本遺構の内容や価値が明らかになるよう当社も協力します。」と述べているが、これは「本遺構の内容や価値が明らかにな」っていないという意味に受け取れる。

【「JR見解（2025. 4. 9）」の文化財的価値について】

上記のように、「JR見解（2025. 4. 9）」の文化財的価値について以下の点が判然としないため、説明を求めることにしたい。

- ・ 5・6街区の遺構は「物理的に1～4街区と一連のものである」としているが、その意味、および言及されていない国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」との関係について
- ・ 1～4街区で現地保存して国史跡に指定された第7橋梁橋台部、2街区公園部、移築保存を決定した4街区信号機跡、記録保存した築堤部、及び5・6街区で確認された築堤部、6街区の信号機跡の文化財的価値とその判断基準について
- ・ 1～6街区全体で、築堤部は概ね同様の構造とする根拠について
- ・ 史跡の本質的価値に関わる、高輪築堤跡の構造の多様性が構築方法の違いや構築時の区につながるという視点について
- ・ 5・6街区が旧品川停車場につながる部分にあたる点について

2. 保護措置について

「5・6街区委員見解（3）（2025. 3. 5）」（資料3）では、保護措置について以下の2点を述べた。

①高輪築堤調査・保存等検討委員会は、「高輪築堤跡の保存の方針についての見解」（2021. 4. 21）において、「5・6街区については築堤の『現地保存』を考慮した開発計画を策定することを要望」している。

②これを受けて、5・6街区の保護措置については、1～4街区と同様に、計画の見直しを含めた現地保存を検討することを出発点とし、まちづくりと文化財のあり方について協議を開始することにした。

①は1～4街区の保存の方針を決定する際に5・6街区について要望したものであり、「5・6街区委員見解（2）（2023. 12. 6）」（資料2）においても同文を示した。②は保護措置を検討する際の出発点について述べたものであり、「5・6街区委員見解（2）（2023. 12. 6）」（資料2）では、同様の趣旨の「これを受けて、5・6街区の保護措置については、1～4街区と同様に、計画の見直しを含めた現地保存を検討することを出発点としたい。」とした。

②において「1～4街区と同様に、計画の見直しを含めた」としたのは、第38回高輪築堤調査・保存等検討委員会（全体会）（2023. 12. 6）において述べたように、第2～4回懇談

会（2020.11.9・11.25・2021.1.25）の検討事項に「上位計画の見直しを踏まえたゼロベースにて第7橋梁橋台部80mの現地保存の可能性を改めて検討・説明（JR東日本）」とあったことを踏まえている（第7回高輪築堤調査・保存等検討委員会「懇談会の位置づけ及び検討経過について」）。また、「現地保存を検討することを出発点」としたのは、「周知の埋蔵文化財（包蔵地）の扱いとしては、確認してすぐに記録保存するとはならない。最初に現地保存できないかを検討し、それが無理であれば記録保存を行う」という「文化財行政における遺跡に対する通常の取扱い」に拠っている。すなわち、②では保護措置について開発計画をゼロベースすなわち白紙にして現地保存を検討することを出発点としている。

②について「JR見解（2025.4.9）」では、上記のような保護措置を検討する出発点については言及されておらず、「1～4街区と同様に」という文言について「①1～4街区における当社の取組み」という説明が行われている。

なお、「1～6街区全体（約1.6km）のうち、約1/3の範囲を現地保存（土中保存含む）済※」「※一部想定箇所含む」と述べているが、現地保存した範囲は長さのみで算定するのではなく、現地保存された遺構の内容と面積をもとに算定するべきである。

【「JR見解（2025.4.9）」の保護措置について】

上記のように、「JR見解（2025.4.9）」の保護措置について以下の点が判然としないため、説明を求めることにしたい。

- ・保護措置について開発計画をゼロベースすなわち白紙にして現地保存を検討することを出発点とすることについて

3. 確認調査について

第53回高輪築堤調査・保存等検討委員会（2025.3.5）において、「5・6街区委員見解（3）（2025.3.5）」（資料3）の中の「明治5年開業期の海側石垣が現表土直下で確認されたという点について、海側石垣が表土に近い第1列のみに残っているのは、埋立の際に一度取り外した石を後から貼り付けたと解釈しているがいかがか。」という質問があった。

5・6街区確認調査のトレンチ④～⑥では、現表土直下で明治5年開業期の海側石垣の上部が1列のみ残存していた。確認調査のため当該石垣を取り上げて石垣下の土層を確認していないが、石垣の側面・下方の土層からは石垣を取り外して貼り付けた痕跡は認められなかった。また、1～4街区の発掘調査においても、一部で海側石垣の上部が1列のみ確認されている。これらの石垣の下に攪乱が入っている状況は観察されていない。したがって、5・6街区確認調査および1～4街区の発掘調査において、当該石垣を取り外して埋め立ての際に貼り付けたという痕跡は認められなかった。

資料1

2022. 5. 11

5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について

本文書は、5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について、これまでの発掘調査、文献・地図の調査等の知見に基づき、委員の見解をとりまとめたものである。なお、これは現段階での見解であり、今後新たな知見によって改訂されるものである。

1. 高輪築堤跡の遺構について

- ・これまでの試掘調査、物流荷捌き部、物流仮斜路部、環状4号線、京急連立事業用地の発掘調査等の状況から、1～4街区と同等、一部はそれ以上に遺構の遺存状態が良いと考えられる。
- ・上記のような発掘調査において、5・6街区の石垣・土手、盛土などの構造は1～3街区とは異なり、4街区の南部との共通性はあるが土質が違うなど、高輪築堤跡の構造の多様性を示す新たな知見が得られている。
- ・4街区と同様に長い区間に及ぶ海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有するものと考えられる。
- ・第8橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤が含まれる範囲である。
- ・新橋・横浜間の鉄道において重要な位置を占める旧品川停車場につながる部分にあたる。

2. 文化財的価値について

- ・高輪築堤跡の遺構は日本の近代化土木遺産を代表する遺跡として、わが国の近代史、鉄道史、土木史、産業史上重要な位置を占めている。また、東京や高輪の地域史を考える上でも貴重な遺跡である。
- ・国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に指定された、2街区の築堤部及び3街区の第7橋梁橋台部・築堤部と一連のものである。
- ・5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。また、第8橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤が含まれ、旧品川停車場につながる部分にあたる点も重要である。

5・6 街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(2)

本文書は、第 18 回高輪築堤調査・保存等検討委員会(2022.5.11)において提示した「5・6 街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について」を、その後に得られた新しい知見によって改訂したものである。

なお、本文書は、既に提示した「5・6 街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について」と同様に、これまでの発掘調査、文献・地図の調査等の知見に基づき、現段階での委員の見解をとりまとめたものであり、今後新たな知見によって改訂されるものである。

1. 高輪築堤跡の遺構について

- ・これまでの試掘調査、物流荷捌き部、物流仮斜路部、環状 4 号線、京急連立事業用地の発掘調査等の状況から、1～4 街区と同等、一部はそれ以上に遺構の遺存状態が良いと考えられる。
- ・上記のような発掘調査において、5・6 街区の石垣・土手、盛土などの構造は 1～3 街区とは異なり、4 街区の南部との共通性はあるが土質が違うなど、高輪築堤跡の構造の多様性を示す新たな知見が得られている。
- ・4 街区と同様に長い区間に及ぶ海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有するものと考えられる。
- ・第 37 回高輪築堤調査・保存等検討委員会(2023.11.1) 部会①の「京急連立事業(1 工区)・品川駅改良事業及び環状 4 号線事業に伴う埋蔵文化財調査成果について(報告)」において、以下のような点が報告された。
 - ①明治 9 年(1876) 複線化期と考えられる築堤幅の盛土が確認された。
 - ②高輪築堤跡は南行するに従い海側(東側)に振れ、幅を広げながら第 8 橋梁北横仕切堤に接続すると考えられる。
 - ③環状 4 号線事業仮ベント部・P10 橋脚部周辺では、明治 5 年(1872) 開業期海側(東側) 石垣は現表土直下で確認されていることから、1～4 街区と同等かより高い位置で遺存していると考えられる。
- ・第 8 橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤が含まれる範囲であり、南北横仕切堤の遺構が確認されている。

- ・新橋・横浜間の鉄道において重要な位置を占める旧品川停車場につながる部分にあたり、旧品川停車場の盛土・整地層が確認されている。

2. 文化財的価値について

- ・高輪築堤跡の遺構は日本の近代化土木遺産を代表する遺跡として、わが国の近代史、鉄道史、土木史、産業史上重要な位置を占めている。また、東京や高輪の地域史を考える上でも貴重な遺跡である。
- ・国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に指定された、2街区の築堤部及び3街区の第7橋梁橋台部・築堤部と一連のものである。
- ・5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。また、第8橋梁及びそれにともなう南北横仕切堤が含まれ、旧品川停車場につながる部分にあたる点も重要である。

3. 保護措置について

- ・高輪築堤調査・保存等検討委員会は、「高輪築堤跡の保存の方針についての見解」(2021.4.21)において、「5・6街区については築堤の『現地保存』を考慮した開発計画を策定することを要望」している。
- ・これを受けて、5・6街区の保護措置については、1～4街区と同様に、計画の見直しを含めた現地保存を検討することを出発点としたい。

資料 3

2025. 3. 5

5・6 街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(3)

本文書は、第 38 回高輪築堤調査・保存等検討委員会 (2023. 12. 6) において提示した「5・6 街区及び隣接地区の高輪築堤跡の遺構と文化財的価値について(2)」を、その後に得られた新しい知見によって改訂したものである。

なお、本文書は、これまでの発掘調査、確認調査、文献・地図の調査等の知見に基づき、現段階での委員の見解をとりまとめたものであり、今後新たな知見によって改訂されるものである。

1. 高輪築堤跡の遺構について

- ・これまでの試掘調査、確認調査、物流荷捌き部、物流仮斜路部、環状 4 号線、京急連立事業用地の発掘調査等の状況から、以下のような知見を得た。
- ・明治 5 年 (1872) 開業期海側 (東側) 石垣は現表土直下で確認されていることから、1～4 街区と同等かより高い位置で遺存していると考えられる。
- ・1～4 街区と同等、一部はそれ以上に遺構の遺存状態が良いと考えられる。
- ・5・6 街区の石垣・土手、盛土などの構造は 1～4 街区との共通性はあるが、異なる点が認められ、高輪築堤跡の構造の多様性を示す新たな知見が得られている。
- ・4 街区と同様に長い区間に及ぶ海上築堤の鉄道らしい「連続性」を有するものと考えられる。
- ・明治 9 年 (1876) 複線化期と考えられる築堤幅の盛土が確認された。
- ・高輪築堤跡は南行するに従い海側 (東側) に振れ、幅を広げながら第 8 橋梁北横仕切堤に接続すると考えられる。
- ・6 街区の海側石垣に設置された張り出し遺構が検出された。
- ・第 8 橋梁及びそれともなう南北横仕切堤が含まれる範囲であり、南北横仕切堤の遺構が確認されている。
- ・新橋・横浜間の鉄道において重要な位置を占める旧品川停車場につながる部分にあたり、旧品川停車場の盛土・整地層が確認されている。

2. 文化財的価値について

- ・高輪築堤跡の遺構は日本の近代化土木遺産を代表する遺跡として、わが国の近代史、鉄道史、土木史、産業史上重要な位置を占めている。また、東京や高輪の地域史を考える上でも貴重な遺跡である。
- ・国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に指定された、2 街区の築堤部及び 3 街区の

第7 橋梁橋台部・築堤部と一連のものである。

- ・ 5・6街区及び隣接地区の高輪築堤跡は、1～4街区の高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するとともに、高輪築堤跡の構造の多様性を示す貴重な遺構であると考えられる。また、第8橋梁及びそれにとまなう南北横仕切堤が含まれ、旧品川停車場につながる部分にあたる点も重要である。
- ・ 6街区の海側石垣に設置された張り出し遺構は、4街区で検出された信号機跡と類似しており、わが国最初期の信号機跡と推定される貴重な遺構である。

3. 保護措置について

- ・ 高輪築堤調査・保存等検討委員会は、「高輪築堤跡の保存の方針についての見解」(2021.4.21)において、「5・6街区については築堤の『現地保存』を考慮した開発計画を策定することを要望」している。
- ・ これを受けて、5・6街区の保護措置については、1～4街区と同様に、計画の見直しを含めた現地保存を検討することを出発点とし、まちづくりと文化財のあり方について協議を開始することにしたい。

資料 4

2020 年 11 月 9 日

高輪築堤の保存の方針について

高輪築堤調査・保存等委員会委員は、2 街区、3 街区で確認された高輪築堤の遺構について、東京都教育庁および港区教育員会の同席のもとで検討を行った結果、下記のような保存の方針を提案する。なお、ここでは第 1 回検討委員会での議論を踏まえ、「保存」を「現地保存」、「移築保存」「記録保存」に区分している。

記

1. 確認された第 7 橋梁を含む高輪築堤の遺構は、国指定の史跡「旧新橋停車場跡」と一連のものであり、文化財的価値がきわめて高いことはいうまでもない。日本の近代化土木遺産を代表する遺跡であり、わが国の近代史、鉄道史、土木史上重要な位置を占めている。また、東京や高輪の地域史を考える上でも貴重な遺跡である。
2. 確認された高輪築堤の遺構について、「希少性」「連続性」「遺存度」「歴史的重層性」などの観点から、保存の方針を次のように定めた。
3. 第 7 橋梁橋台部約 20m とそれにつながる南北の築堤部各約 30m、合わせて約 80m の遺構を「現地保存」とする。第 7 橋梁橋台部は今後同種のもので発見される可能性がない、きわめて「希少性」が高い遺構である。橋台部から築堤部への「連続性」が良好に認められるとともに、鉄道創業時の遺構を良く残し、「遺存度」も非常に良い。また、鉄道創業時から現代の京浜東北線に至る、日本の鉄道の「歴史的重層性」を示すものである。
4. 「移築保存」については、今後「記録保存」の調査を行っていく中で、移築保存すべき遺構を検討することにする。基本的に「移築保存」は、発掘調査によって得られた成果に基づいて、移築した遺構を展示・解説することが必要である。
5. 「記録保存」については、上記「現地保存」を除く部分を対象とする。第 2 東西連絡道路部の築堤部の調査、および 2・3 街区の遺構の検出調査によって、第 7 橋梁を含む高輪築堤の複雑な遺構の状況が明らかになってきている。「記録保存」の調査方法については、その知見を踏まえて詳細かつ慎重な調査を行う必要がある。

以上

資料5

2021年3月22日

高輪築堤調査・保存等検討委員会委員

高輪築堤跡の文化財的評価と保存の方針について

高輪築堤調査・保存等委員会委員は、1～4街区で確認された高輪築堤跡の遺構について文化財的評価を行い、下記のような保存の方針を提案する。なお、ここでは第1回検討委員会での議論を踏まえ、「保存」を「現地保存」「移築保存」「記録保存」に区分している。

記

1. 検出された高輪築堤跡の遺構は国指定史跡「旧新橋停車場跡」と一連のものであり、日本の近代化土木遺産を代表する遺跡として、わが国の近代史、鉄道史、土木史、産業史上重要な位置を占めている。また、東京や高輪の地域史を考える上でも貴重な遺跡である。
 - ・明治5年（1872）に新橋・横浜間に開業したわが国最初の鉄道は、明治日本の国際社会への窓口であった。そのなかで高輪築堤は、海上築堤という世界的にも珍しい鉄道構造物である。
 - ・今回検出された高輪築堤跡の遺構は、約1.3kmにわたって連続して極めて良好に残っており、鉄道開業時から複線化、3線化さらに周辺の埋め立てを経て現在に至る、日本の鉄道発展の歴史的重層性がうかがわれる。
 - ・高輪築堤跡の遺構は、この構造物が西洋の土木技術と日本の江戸時代以来の土木技術を融合して造られたことを示している。
 - ・高輪築堤跡は日本の近代を象徴する遺跡であり、国指定史跡にふさわしい文化財的価値を有している。
2. 3街区の第7橋梁橋台部約20mとそれにつながる南北の築堤部各約30m、合わせて約80mの遺構を現地保存することを改めて要望する。
 - ・高輪築堤には4カ所に橋梁が架けられていたが、第7橋梁橋台部はその実態を示す遺構であり、きわめて希少性が高い。
 - ・橋台部から築堤部への連続性が良好に認められ、遺構の遺存度も非常に良い。
 - ・橋台部においても、鉄道創業時から複線化、3線化を経て現代に至る、歴史的重層性がうかがわれる。
 - ・橋台部も西洋の土木技術と日本の江戸時代以来の土木技術を融合して造られたことが看取される。
 - ・明治時代の錦絵には高輪築堤の橋梁と築堤が描かれているが、そうした東京の文明開

化の風景をそのまま残している遺構である。

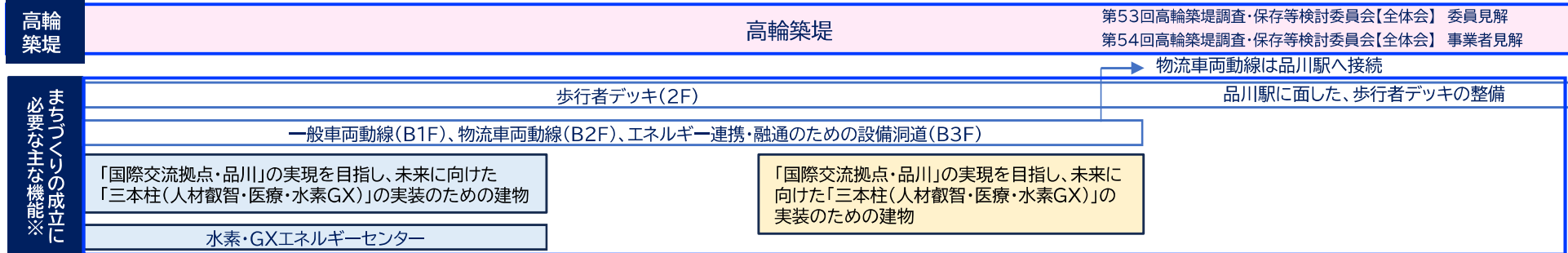
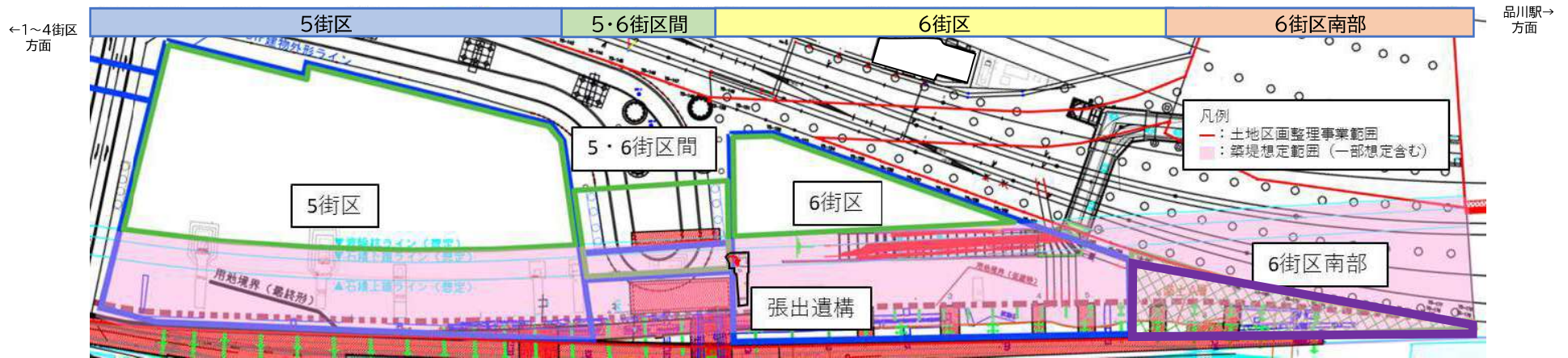
3. 4街区では、鉄道開業時の信号機跡と推定される遺構を含む約380mの高輪築堤跡の遺構が検出されている。この信号機跡を含む築堤跡の遺構を可能な限り長い区間にわたって現地保存することが望ましい。
 - ・信号機跡は、明治5年（1872）の鉄道開業時のわが国最初の信号機の遺構であり、きわめて希少性が高い。
 - ・4街区で検出された高輪築堤跡の遺構の南部はゆるやかな弧を描くように造られ、信号機跡付近を境に北部は直線的に構築されている。これは海上築堤の鉄道らしい景観を呈している。
4. 今後記録保存の調査を行っていく中で重要な遺構が発見されるなど、必要な場合には移築保存もしくは現地保存を検討する。
5. 記録保存は、現地保存を除く部分を対象とする。記録保存の調査方法については、第3回検討委員会で決定された「高輪築堤跡の調査の方針について」に準拠し、第2東西連絡道路部の築堤部の調査、および1～4街区の遺構の検出調査の知見を踏まえて、詳細かつ慎重な調査を行う必要がある。

以上

③ 計画の見直しを含めた現地保存の検討【別紙5・別紙6】

第54回高輪築堤調査・保存等検討委員会【全体会】資料2より再掲

- 1) 6街区南部の当社開発エリア内において、歩行者デッキの構造計画等を変更することにより、第8橋梁部北横仕切堤を含む範囲を現地保存【別紙5】
- 2) 前項以外の、5街区、6街区(南部の現地保存可能範囲を除く)、5・6街区間においては、開発計画の見直しによる現地保存は困難【別紙6】



※上位計画・法規制等に基づき開発計画を策定、なお行政手続きは今後

