

第3章 史跡の本質的価値

1. 本質的価値

保存活用計画書において、本史跡が旧新橋停車場跡と一連の文化財として指定されていること、2か所の本史跡の指定地は日本で初めて建設された新橋・横浜間鉄道の路線として海上に築かれた高輪築堤の一部であることを踏まえ、「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」全体の本質的価値と「旧新橋停車場跡」の本質的価値、「高輪築堤跡」の本質的価値に分けて整理し、史跡指定説明文も踏まえた上で「高輪築堤跡」に関する本質的価値を以下のとおりまとめた。

(1) 本質的価値の考え方

① 指定説明文に記載された本質的価値

指定説明文に明示された本質的価値に関わる記載内容を以下に整理する。

昭和40年（1965）	当初指定時	指定名称：旧新橋横浜間鉄道創設起点跡
・我が国交通史上画期的な鉄道創設を記念すべき遺構の他にない現在、貴重なものと認められる。なお、ホーム・レールは構内の他の箇所から移されたものであるが、何れも当初の資材である。		
平成8年（1996）	一部解除・追加指定・名称変更時	指定名称：旧新橋停車場跡
・汐留地区の再開発事業に伴い、平成3年（1991）から当該地区の発掘調査が行われ、往時の新橋停車場構内の様相が明らかになり、多数の鉄道関係遺物も出土している。これらの遺構・遺物は産業史上のみならず、西欧文化の輸入による近代化を行っていった明治期の時代風潮の具体相を示すものとしても貴重である。		
平成12年（2000）	追加指定・一部除外時	指定名称：旧新橋停車場跡
※追加指定及び一部指定解除の説明のみで、本質的価値に関する記述なし。		
令和3年（2021）	追加指定・名称変更時	指定名称：旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡
■旧新橋停車場跡 ・鉄道創業以来、起点駅であった新橋駅は、我が国交通史上画期的な鉄道創設を記念すべき遺構の他にはない現在、貴重なものと認められる。 ■高輪築堤跡 ・高輪築堤は明治5年（1872）に我が国初の鉄道が新橋・横浜間に開業した際、高輪海岸沿いの海上に鉄道を走らせるため敷設された鉄道敷である。発掘調査の結果、創業当初の築堤や第7橋梁が良好に残り、その後の3線化の過程もうかがうことができる。 ・橋梁や機関車、レールなどはイギリスの技術が導入されたが、築堤については従来の技術的蓄積も反映した形で作られており、我が国の交通の近代化や、それに用いられた土木技術等の歴史を知る上で重要である。		

② 指定説明文に基づく史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡の本質的価値

指定説明文に明示された内容を踏まえると、本質的価値は大きく以下の2点に整理できる。

- 我が国初の鉄道に関する施設（起点駅、鉄道敷）であり、我が国の交通史上画期的な鉄道創設を記念する遺構として貴重なものである。
- 西欧文化の輸入による近代化を行っていった明治期の時代風潮や土木技術を示す遺構として貴重なものである。

（２）本質的価値

指定説明文に明示された２点の本質的価値と史跡の概要や変遷と現状、発掘調査結果を踏まえ、本質的価値の内容を整理する。

①史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡の本質的価値

■我が国初の鉄道に関する施設（起点駅、鉄道敷）であり、我が国の交通史上画期的な鉄道創設を記念する遺構

新橋・横浜間鉄道は、東海道本線（呼称は明治 42 年(1909)）として我が国旅客・貨物輸送の大動脈となり、現在の日本の鉄道の発展の礎となる我が国初の鉄道である。その起点であった旧新橋停車場跡と鉄道路線の一部である高輪築堤跡は、我が国初の鉄道開業時の状況やその後の発展を示す遺構であり、日本の近代化において重要であった鉄道建設に関わる構造物としての価値を有する。

○「自国管轄方式」での鉄道建設

幕末から明治維新期にかけて、多くの外国人が我が国に鉄道を建設することを構想した。アメリカ等から提案された鉄道構想は、多くの鉄道権益を外国勢力が手にする内容となっていたため、政府は、これらの要求を拒否したが、イギリス公使 H・S・パークスの進言を受け、日本独自で鉄道を建設する方針を固めた。鉄道権益を外国勢力に握られてしまうことで植民地化を招く可能性もあり、この「自国管轄方式」での鉄道建設の採用は我が国の歴史にとっても重要な判断であった。

○日本近代化における重要な鉄道建設

明治 2 年（1869）11 月 10 日の廟議（朝廷の評議）で我が国に鉄道を建設することが正式に決定された。東京・京都間を結ぶ鉄道を幹線とし、東京・横浜間その他を支線として建設することが決まったが、幹線の経路を中山道にするか東海道にするかは容易に決定することができなかつたため、支線であった首都東京と開港場横浜を結ぶ新橋・横浜間が先ず我が国初の鉄道として建設されることになった。

明治政府の鉄道導入政策に対しては、政府内からは反対の建議が提出されており、鉄道建設が正式決定されてからも、兵部省などは、巨額の資金を要する鉄道建設よりも先に軍備の充実を図るべきであると主張した。民間にも、新政府に不満を持つ不平士族、鉄道の生業への影響を懸念する庶民など様々な観点から鉄道建設に反対する人々がいた中での建設であった。

新橋・横浜間約 29 k m の工事は、明治 3 年（1870）3 月 25 日に東京側の起点となる新橋から着手され、明治 5 年（1872）9 月 29 日の芝浦・田町間の高輪築堤を最後に全線が完成した。遅れていた高輪築堤部分の完成に先立ち、すでに同年 5 月 7 日に品川・横浜間の鉄道が仮開業している。明治 5 年（1872）9 月 12 日（新暦 10 月 14 日）には新橋・横浜間の鉄道が正式開業し、明治天皇や政府高官、外国公使らが出席して開業式が挙行された。明治天皇は新橋・横浜間を列車で往復し、横浜・新橋両停車場で開業の勅語を発した。

開業後の新橋・横浜間鉄道は、錦絵の画題にも多く取り上げられている。歌川広重や歌川国政、歌川国輝作の錦絵などには、開業の式典の様子や乗車、見物する人々でにぎわう新橋停車場の様子、海上に築かれた高輪築堤の堤上や橋梁を通行する機関車が描かれており、鉄道建設が明治日本の文明開化を象徴する画期的な出来事であったことがよくうかがえる。また、錦絵に描かれている築堤や通船口、船だまり、係留されている舟、東海道などから、鉄道開業当時の高輪海岸の様子をうかがい知ることができる。

○新橋・横浜間創業以降、我が国鉄道網整備の基礎となった路線

新橋・横浜間鉄道の開業を皮切りに政府は富国強兵の国是に従って、中央集権の成果を目に見えものとするため鉄道建設を進め、明治 22 年（1889）7 月には、新橋停車場を起点とする新橋・神戸間の東海道本線が全通している。

これらの明治初期の鉄道建設隆盛の結果、明治 24 年（1891）の上野・青森間の全通によって、北海道から九州までを接続する鉄道を含む縦貫幹道が整備され、全国規模での旅客貨物の大量且つ迅速な輸送が可能となり、鉄道は日本経済近代化の基礎を築く上で重要な要素となった。

大正 3 年（1914）に勃発した第一次世界大戦によって日本経済は飛躍的な発展を遂げ、鉄道建設も進められた。同年には全国の中央駅としての東京駅が開業し、新橋に代わる新たな東海道本線の起点駅となった。

■西欧文化の輸入による近代化を行った明治期の時代風潮や土木技術を示す遺構

新橋・横浜間鉄道は、近代の外国からの技術と日本の在来技術が融合した時期に建設された鉄道であり、その遺構である旧新橋停車場跡や高輪築堤跡は、西欧文化の輸入による近代化が図られた当時の状況や日本の土木技術の発展の歴史を知ることができる構造物としての価値を有する。

○イギリス人技師の指導のもと建設された鉄道

新橋・横浜間鉄道の工事の設計及び監督は、外国人技術者の建築師長エドモンド・モレルが務めたが、明治 4 年（1871）のモレル死去後は建築副役チャールス・シェパードが務め、同じく J・A・デューイングがこれを助けた。政府は鉄道建設を主としてイギリス人技術者に依頼したので、この 3 名はすべてイギリス人であり、鉄道建設のために雇い入れた外国人も大多数がイギリス人であった。

技術者以外に、鉄道建設の資金もイギリスで外債を募集して調達し、建設や保守に必要な資材、機械、車両などほとんどをイギリスから輸入している。新橋・横浜間に敷設された双頭レールも、当時イギリスで一般的に用いられていたもので、運転・信号などの方式もイギリスの方式が取り入れられた。

一方で、高輪築堤の建設などには、築堤基礎・波除杭・橋梁基礎・橋桁・枕木などに利用された木材、石材や砂利等の国産資材を用いて、江戸城や台場に用いられた江戸時代来の在来技法を応用した技術やそれらに関わる技術者が担当して築かれた。

○鉄道技術向上の基礎となった新橋・横浜間鉄道建設

鉄道の建設工事が進む中でモレルは、後の初代内閣総理大臣となる伊藤博文の諮問に答える形で、日本人技術者を養成するための機関の設立を提案している。この提言に基づいて、明治 6 年（1873）に工学校（のちの工部大学校）が開校し、土木・機械・造家（建築）・電信・化学・冶金・鉱山・造船の 8 科が配され、鉄道建設については土木科で学ぶことができるようになった。明治 10 年（1877）には、イギリスやオランダ留学を経て鉄道技術者となった鉄道局長の井上勝が中心となって、鉄道工技生養成所を開設している。

お雇い外国人や海外留学経験者によって日本人鉄道技術者を養成する機関が形成されることで、明治 10 年（1877）頃から技術の基礎教育が本格化し、多くの技術者が養成されて産業技術の向上が進んだ。

②旧新橋停車場跡

■我が国初の鉄道に関する施設（起点駅）であり、我が国の交通史上画期的な鉄道創設を記念すべき遺構

旧新橋停車場跡は、我が国初の鉄道である新橋・横浜間の鉄道の起点駅の遺跡であり、その創業当時の状況を示す遺構も残っており、それらは日本の近代化を推進した鉄道建設に関わる遺構として重要である。

○日本の近代化を象徴する我が国初の鉄道の起点駅

我が国初の鉄道である新橋・横浜間の鉄道建設に伴い、東京側の起点駅として新橋停車場が整備された。停車場は、龍野藩脇坂家上屋敷、仙台藩伊達家上屋敷、会津藩松平家中屋敷といった海浜の広大な汐留の大名屋敷を民部省（後の工部省鉄道掛）が御用地として収公し、鉄道用地に活用して建設された。

新橋停車場の駅舎は、明治4年（1871）3月21日に着工され、明治5年（1872）6月30日に乗降場とともに完成した。駅舎や乗降場のほか、新橋停車場内には機関車庫・転車台・石炭庫・客車庫・荷物庫・官舎などの施設が設置された。明治5年（1872）9月12日（新暦10月14日）に新橋・横浜間鉄道が正式開業した際には、明治天皇や政府高官、外国公使らが出席して開業式が挙行されている。

このように、江戸から明治期、近世から近代への転換期の特色を土地利用に見て取れ、我が国初の鉄道である新橋・横浜間の鉄道の起点駅として日本の近代化を象徴する遺跡といえる。

○創業以降も東海道線起点駅として推移した駅

創業以来、新橋停車場は、明治22年（1889）の東海道本線の全面開通や路線増設に伴い、線路や乗降場などの旅客施設、車両関係の工場、事務所施設などが増設され、明治30年代から40年代にかけて起点駅として拡充されていった。その後、大正3年（1914）に新たな起点駅となる東京駅の開業に伴い汐留駅と改称されて貨物専用駅となり、明治5年（1872）の開業以降担ってきた東京の玄関口としての役割を終えた。

汐留駅となった後、昭和61年（1986）に国鉄の分割民営化の決定にともなう廃止まで、物流の拠点として使用され、戦中・戦後と日本全国の様々な物資を集積・輸送し続けた。本遺跡は、東京の鉄道の発展と共に用途を変えた施設であり、明治から大正期にかけての日本及び東京の鉄道の変遷を今に伝える貴重な遺跡といえる。

○創業当時の起点駅の状況や建設の技術を伝える重要な遺構

汐留地区の再開発事業に伴う平成3年（1991）からの発掘調査では、開業以来の駅舎や乗降場の基礎をはじめ、駅舎周辺の機関車庫や転車台、外国人職工官舎などの多数の遺構が確認され、それらの施設が時代と共に増設された様相が明らかとなっている。

また、施設の建設には、レンガやセメント等の海外から導入された当時（明治初期）の日本国内における最先端の素材が使われていたことが確認でき、イギリスから輸入した機関車・レール類などを利用していたことがわかる一方、転車台のコンクリート基礎の下に打ち込まれた大量の捨て杭等、日本の在来土木・建築技術もいかされていることも確認されている。これらの発掘調査の成果から、創業当時の起点駅の姿や西欧文化の輸入による近代化を行っていった明治期の時代風潮を知ることができる。

③高輪築堤跡

■我が国初の鉄道路線の一部で、海上に築かれた鉄道敷であり、我が国の交通史上画期的な鉄道創設を記念すべき遺構

我が国初の鉄道路線の一部で、海上に築かれた特徴的な敷設状況を示す高輪築堤跡は、我が国初の鉄道創業時の状況や当時の社会的背景、その後の発展を示す遺構であり、創業当初の築堤や第7橋梁が良好に残り、その後の3線化の過程もうかがうことができる2つの指定地は、日本の近代化を推進した鉄道建設に関わる遺構として重要である。

○海上に鉄道を走らせるため建設された鉄道敷

我が国初の鉄道である新橋・横浜間鉄道の建設において、元大村藩邸（現在の芝浦1丁目8・9番地及び芝4丁目18番地付近）から元薩摩藩邸（現在の田町駅付近）を経て八ツ山下までの区間、延長約2.65km（1,460間）は、高輪海岸沿いの海上に鉄道を走らせるため高輪築堤が整備された。

海上に築堤を建設するに至った経緯や理由は明らかになっていないが、これまでは、高輪付近の土地を陸軍に測量させてもらえなかったため大隈重信の決断で築堤を建設することになったとされており、鉄道建設よりも軍備充実を優先させるべきとする兵部省などの明治政府の鉄道導入政策に対する反対意見なども影響していたと考えられていた。しかし、そのことを実証する史料は存在せず、高輪築堤の遺構の発見や発掘調査開始以降、様々な考察が行われてきた。東海道が海に面していた高輪付近では沿岸部に線路を敷設できる広さの土地がなくなることから街道との位置関係によりあらかじめ決まっていたのではないかと、高輪大木戸以北の路線は当初、陸地側に計画していたが、海岸沿いの鹿児島藩邸ほか6か所の藩邸などの土地収用が成立しなかったため路線計画を変更したのではないかなど、『鉄道一件』等の史料の検証による研究が進んでおり、日本初の鉄道建設への関心も高まっている。

高輪築堤の建設は、八ツ山下から高輪大木戸までの南側と高輪大木戸から元大村藩邸までの北側の2つの工区に分けられ、南側工区は明治3年（1870）10月に、北側工区は翌年6月にそれぞれ着工した。南側工区の工事は比較的順調に進行し明治5年（1872）4月中に完成したが、北側工区では風浪のためしばしば築堤が崩壊した。鉄道が本開業する明治5年（1872）9月によりやうく、東海道側の道路整備の一部を残して完成した。史跡指定地周辺で実施された発掘調査では、海上に築かれた築堤や橋梁、信号機土台部、横仕切堤等、日本で初めての鉄道敷設に関わる当時の施設の遺構が確認されている。

○水運と陸運の結節点に建設された築堤の橋梁

高輪築堤には第5から第8までの4つの橋梁が掛けられた。その設置の経緯は、詳細な資料がなく不明瞭であるが、第5・6橋梁では沿岸住民の反対により通船口のための橋梁が設置されたことが嘆願書から確認できる。一方、第7橋梁と第8橋梁は当初から設置が計画されていたと考えられる。

史跡指定地周辺の発掘調査において発見された第7橋梁の南北の横仕切堤の遺構では、横仕切堤で区画された橋梁の範囲内は開業期の山側が石垣で整備されており、土留めで整備された他所とは異なる仕様になっていたことが確認されている。第7橋梁と南北の横仕切堤の遺構の配置関係を明治20年（1887）頃の実測図から判断すると、第7橋梁と仕切堤に挟まれた水域は、江戸時代より続く車町河岸（物揚場）の範囲を示しており、橋梁と仕切堤は従来の社会構造を意識し、計画的に配置された可能性が高いと考えられる。芝車町は幕末までは牛車を用いた荷物運送業が集まる場所

であり、築堤の周辺が埋め立てられた明治末から大正半ばまでも物揚場と内水面が残されていたことを踏まえると、水運と陸運が繋がる結節点のひとつであり、史跡指定された第7橋梁周辺一帯は築堤と地域との関係を示す上で重要であると共に、築堤が存在した時期に鉄道が水運と共存するものであったことを示す重要な場所であったといえる。

○鉄道創業以降の東京都心の鉄道拡張を示す路線

鉄道創業以降、明治6年（1873）1月31日に政府は早くも単線で開業した新橋・横浜間の複線建設の方針を明らかにした。明治5年（1872）の開業当時、線路用地の幅は高輪及び神奈川の築堤部分を除けば複線化を予定して全線の平均で12間（21.8m）を確保しており、明治9年（1876）12月1日に新橋・品川間の複線化は完成した。その後、新橋・品川間では、3線化が明治32年（1899）12月25日に、4線化は明治42年（1909）12月16日に完成している。

明治42年（1909）には、史跡指定地南側の品川操車場の大拡張工事が着工し、大正3年（1914）春に竣工した。すでに操車場用地以北の築堤の海側も東京市によって埋め立てられており、この時までに高輪築堤の海側は埋め立てられ、海上の築堤の姿は失われた。

以降、大正3年（1914）12月に東京駅が開業したときに田町・品川間は6線になり、さらに大正8年（1919）3月には汐留と品川を結ぶ貨物線が完成して田町・品川間は7線となった。

第7橋梁は、大正7年（1918）頃の北側の高輪橋梁（高輪架道橋）の新設に伴う周辺の埋め立ての竣工図には記載されているが、その後の大正9年（1920）の船溜りが縮小された際の計画図には記載されていないため、その頃には埋め立てられたと考えられる。

○鉄道の建設から開業、複線化、3線化する路線の変遷をたどることができる遺構

高輪築堤は、南北に長いJ R東日本のTAKANAWA GATEWAY CITY内の西側で連続的に確認されており、そのうち、遺構の残存状況が良好で現地保存の可能な第7橋梁を含む約80m及び公園隣接部の約40mの2か所が史跡に指定されている。

築堤遺構の構造は、史跡指定地周辺で実施した発掘調査成果を参照すると、東側（海側）と西側（山側）に石垣等を構築して造ったものであり、創業期の遺構とともに明治9年（1876）の複線化に伴う西側の盛土、明治32年（1899）の3線化に伴う西側拡張の石垣が確認されている。そのほか、信号機土台部と考えられる張り出し遺構の内部から、新たに十字組の木製基礎が出土し、新旧2基の十字組の木製基礎が残存していることが明らかとなった。

また、築堤の内部からは、築堤の芯を南北に仕切るようにつくられた板組の遺構が見つかっており、その遺構を境に両側の築堤の盛土のやり方が異なっていることから、築堤建設時の工事作業の区画（単位）を示していると考えられる。

このように、明治3年（1870）の築堤建設から、明治5年（1872）の鉄道開業時、明治9年（1876）の複線化、明治32（1899）年の3線化と拡大、発展していった路線の変遷をたどることができる遺構である。

■西欧から導入された鉄道建設技術と在来の土木技術の融合により造営された築堤であり、明治期の土木技術が変化する過程をうかがい知ることができる遺構

高輪築堤や第7橋梁橋台部の遺構は、西欧から導入された鉄道建設技術と在来の土木技術の融合により造営された構造物であり、明治期の日本における土木技術が変化する時代に築かれた土木構造物の物証としても重要である。

○西欧の鉄道建設技術と江戸時代以来の土木技術により造営された築堤

高輪築堤を構築する石材は、主に神奈川県根府川・真鶴・米神などの石切り場や静岡県伊豆山神社境内・伊豆佐倉山などから切り出され、建設線の荷揚場まで舟運されていたが、費用や供給量の不足から、品川台場や高輪海岸など江戸時代に建造された石垣なども取り崩して用いた。

築堤の石材の切り出しは、相模の真鶴村の青木丈左衛門が行い、築堤構築の技術者は、品川台場に関わった平野弥十郎など、江戸城や台場の建造に関わりの深い技術者が多く請け負っており、築堤に用いられた技術やその技術者の系譜の多くは、江戸時代以来の在来技法を応用したものであった。

一方、橋台石垣は直方体の切石を各段に長手と小口を交互に並べる「ブラフ積み」という技法であった。これらの石垣は主に横浜の山の手地区にみられるもので、江戸時代以来の在来技法ではなく、西欧から導入されたものと推定される。

また、史跡指定地周辺で実施した発掘調査では、硬質な基盤層まで確実に打ち込めるように先端が6～8面と丁寧に加工された木杭や、輸入品である双頭レール、ボルト状金具などが出土しており、建設当時の工法や技術をうかがい知ることができる遺物や西欧からの輸入品を用いて鉄道が建設されたことを裏付ける遺物が確認されている。

○明治初期の土木技術を示す重要な遺構

創業時の初期築堤は、基本的には安定した硬質粘土層の上部に土留め（杭・矢板）を設けて基盤となる芯をつくり、その上部に盛土して堤を築き、その両側を石垣で押さえた構造となっている。芯の上部には粘土層、さらにローム層が盛土されている。内部の土質は芯となる盛土に焼土や瓦片及び貝殻片が多量に使用されている箇所やそれらを全く含まない箇所など各所で大きく異なり、構築方法についても、マウンド状に盛土を連ねて築堤の基盤部としている箇所や蒲鉾形に盛土している箇所など、構築方法が様々でないことが明らかとなっている。

明治5年（1872）の創業時の鉄道建設は、イギリスを中心としたお雇い外国人技術者の指導・監督のもとで行われ、築堤は江戸時代以来に培われた城郭や台場等の建造の技術を用いて築造された。その創業時の技術的蓄積によって、明治中期には築堤や橋台の基準が設けられることとなり、高輪築堤跡は現代に繋がる鉄道建設の基礎となった。

また、明治期の初めには、日本人鉄道技術者を養成する機関が形成されることで、明治10年（1877）頃から技術の基礎教育が本格化し、多くの技術者が養成されて、産業技術の向上が進んだ。この結果として、鉄道の建設技術を始めとする技術の規格化が図られるようになり、明治26年（1893）の「土工定規」や明治31年（1898）の「建築定規」がその例であり、鉄道建設もこの規格に則って行われるようになった。

(3) 本質的価値に対応する時代幅

国指定史跡の「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」は、我が国初の鉄道である新橋・横浜間の鉄道に関する遺構であり、明治期の時代風潮や土木技術を示す遺構として貴重なものである。

その新橋・横浜間の鉄道は、その後、東海道本線として我が国旅客・貨物輸送の大動脈として今日まで発展しており、日本の鉄道史上に占める価値も大きい。また、高輪築堤の建設やその後の路線拡大による鉄道の発展は、築堤の周辺地域の発展にも大きく影響している。

そのため、鉄道や地域の歴史的な変遷を考慮し、創設以降、現在に至るまでの時代の変遷の中で史跡の本質的価値を有する時代幅を整理する。

①旧新橋停車場跡

新橋停車場は、明治2年(1869)、明治政府による鉄道建設が決定された後、明治4年(1871)に着工、翌年に完成した。その後、明治5年(1872)9月の新橋・横浜間本開業を経て、日本初の鉄道の起点駅として使用された。そして、大正3年(1914)の東京駅開業に伴い汐留駅に改称されて旅客営業が廃止され、以降は貨物駅として使用された。

日本初の鉄道の起点駅として使用されていた駅舎は、大正12年(1923)の関東大震災により焼失し、昭和9年(1934)に新しい駅舎に建て替えられた。しかし、昭和61年(1986)に駅が廃止されて鉄道駅としての役割を終えることとなった。その間、国鉄により「0哩標識」が昭和33年(1958)に鉄道記念物に、昭和40年(1965)には国の史跡に指定され、記念物として文化財の価値が評価されている。なお、平成15年(2003)には開業当時の駅舎が再現され、現在は鉄道歴史展示室として公開されている。

このような歴史的な変遷の中で、我が国初の鉄道に関する起点駅の遺構としての旧新橋停車場跡の本質的価値を踏まえると、起点駅としての新橋停車場の着工した明治4年(1871)から東京駅の開業に伴い汐留駅に改称され、起点駅としての役割を終えた大正3年(1914)までが史跡として重要な時代幅として整理できる。

「旧新橋停車場跡」の本質的価値に対応する時代幅

新橋停車場の着工(明治4年)～東京駅開業(大正3年)(汐留駅に改称された時点)

②高輪築堤跡

高輪築堤は、明治2年(1869)の明治政府により鉄道建設が決定された後、明治3年(1870)に着工、明治5年(1872)に築堤全線が完成した。明治9年(1876)の新橋・品川間複線化以降、路線数が拡大されていった。路線の拡大に伴い、明治20年(1887)から30年(1897)頃にかけて築堤山側の埋め立てが進み、明治42年(1909)には品川駅の拡張に合わせて築堤の海側の埋め立てが始まっている。その間、国の富国強兵政策の下、鉄道の急激な発展に合わせて周辺地域では官営、民営の工場が数多く建設され、江戸時代に漁業や牛車を用いた荷物運送業者のまちであった高輪周辺には、工業地帯が形成されていった。

鉄道路線の拡大や工業地帯の形成により東京湾の埋め立てが進められ、大正3年(1914)頃には築堤周辺は船溜まり等の一部に水面を残しつつも埋め立てが概ね完了し、当初は海上に鉄道を走らせるため敷設された高輪築堤のほとんどが陸地化された。史跡指定地の第7橋梁についても、大正7年(1918)の「品川海面埋立竣工区域平面図」に第7橋梁の周辺が埋め立てられて北側に新たな高輪橋梁(現在の高輪架道橋)が示されており、この頃に大きく変化したと思われる。

高輪築堤が陸地化された後も築堤上部は引き続き鉄道敷として使用され、鉄道の発展を支えてきた。平成 30 年（2018）の品川駅線路切換工事等、段階的に鉄道路線としての役割を終え、品川駅周辺開発事業用地内で平成 31 年（2019）に築堤の遺構が工事中に発見された後、記念物として文化財の価値が評価され、令和 3 年（2021）9 月に国の史跡に指定された。

このような歴史的な変遷の中で、我が国初の鉄道に関する鉄道敷の遺構としての高輪築堤跡の本質的価値を踏まえると、築堤の着工した明治 3 年（1870）から第 7 橋梁が埋め立てられ、高輪築堤のほとんどが陸地化された頃までが史跡として重要な時代幅として整理できる。

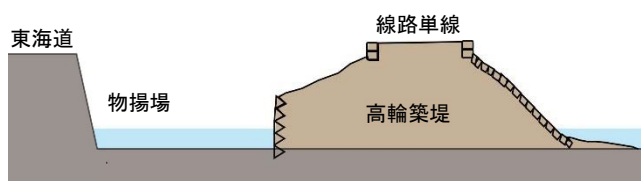
「高輪築堤跡」の本質的価値に対応する時代幅

築堤の着工（明治 3 年）～第 7 橋梁埋立（大正 7 年（1918）頃か）

「高輪築堤跡」の本質的価値に対応する時代幅

単線時

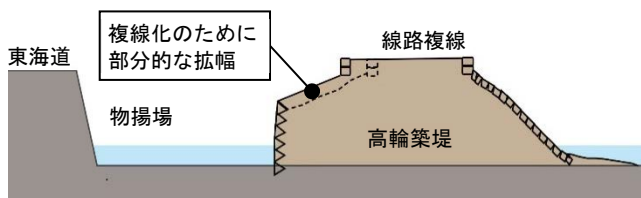
（明治 5 年（1872）～明治 9 年（1876））



複線時

（明治 9 年（1876）～明治 32 年（1899））

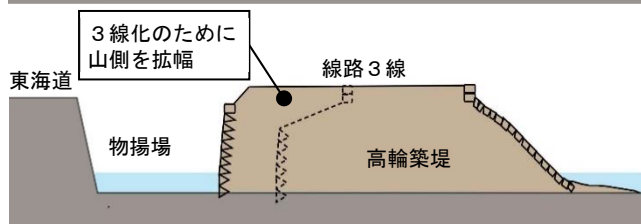
築堤部分は複線化に必要な幅員が確保されていなかったため、築堤や橋梁などの部分的な拡幅が行われた。



3線時

（明治 32 年（1899）～明治 42 年（1909））

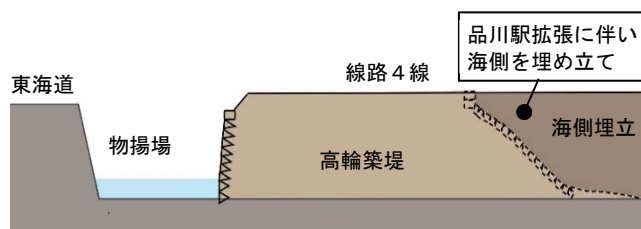
3線化にあたっては、築堤部の山側の拡幅工事が行われた。



4線化～海側埋立時（品川駅拡張工事完了）

（明治 42 年（1909）～大正 3 年（1914））

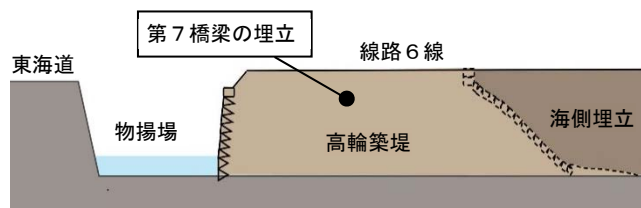
品川駅拡張に伴う埋め立てにより、大正 3 年（1914）までに築堤の海側が埋め立てられた。



海側埋立～第7橋梁埋立時

（大正 3 年（1914）～大正 7 年（1918）頃）

物揚場がある第7橋梁周辺には船溜まりが残されていたが、新たな高輪橋梁設置に伴い大正 7 年（1918）頃に第7橋梁の周辺が埋め立てられた。



山側埋立時～

（大正 7 年（1918）～大正 11 年（1922）頃）

船溜まりの縮小に伴い、第7橋梁周辺の山側も埋め立てられ陸地化した。

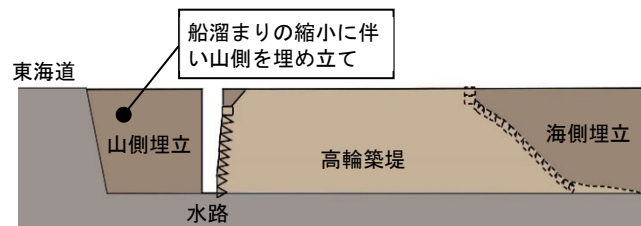


図 3-1-1：高輪築堤跡（第 7 橋梁付近）の変遷と時代幅

③史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡

旧新橋停車場跡と高輪築堤跡の史跡全体として重要な時代幅を踏まえると、明治政府により鉄道建設が決定された明治2年（1869）を始まりとし、旧新橋停車場の時代幅の終わりとなる東京駅の開業に伴い新橋停車場が起点駅としての役割を終えた大正3年（1914）から高輪築堤跡の時代幅の終わりとなる高輪築堤のほとんどが陸地化され当初は海上に鉄道を走らせるため敷設された築堤の特徴であるその姿が失われた頃（大正7年（1918）頃）までが、史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡の全体としての時代幅として整理できる。

また、高輪築堤跡は、我が国初の鉄道である新橋・横浜間の鉄道に関する遺構であり、その新橋・横浜間の鉄道が、後に東海道本線として我が国旅客・貨物輸送の大動脈となり、今日に至っており、その発展の礎となったことも重要である。それを踏まえると、海上に築かれた築堤の姿が失われた後も築堤上部は引き続き鉄道敷として使用され、現在も継続している鉄道の発展を支えてきたといえるため、日本の鉄道の発展過程を示すその後についても重要な時代幅として位置づける必要がある。

「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」の本質的価値に対応する時代幅

鉄道建設決定（明治2年）～新橋停車場が起点駅としての役割を終えた頃（大正3年）
海上に築かれた築堤の姿が失われた頃（大正7年頃）

鉄道のその後の発展過程を示す重要な時代幅

「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」の本質的価値に対応する時代幅～現在

表 3-1-1：史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡に関わる歴史の変遷と時代幅

	江戸	明治	大正	昭和	平成
日本鉄道史		官設鉄道・私設鉄道の開業		日本国有鉄道による経営	
	▲佐賀藩や薩摩藩が汽車模型製作 ▲嘉永～(1854)ペリー来航、汽車模型公開運転	▲S1(1869)明治政府が鉄道建設を決定 ▲M7(1874)大阪～神戸間の鉄道開業（旅客・貨物） ▲M10(1877)大阪～京都間全通 ▲M14(1881)日本鉄道会社（私設鉄道）設立 ▲M23(1890)私設鉄道の開業距離が官設を上回る ▲M22(1889)新橋～神戸間全通 ▲M25(1892)鉄道敷設法公布（建設すべき鉄道路線を定めた法律） ▲M39(1906)鉄道国有法公布（全国の鉄道路線の大多数が国有に）	▲T9(1920)鉄道省発足 ▲T8(1919)鉄道敷設法の建設予定線全線の完成 ▲T3(1914)東京駅が開業 ▲T10(1921)品川操車場の建設が完了 ▲T2(1919)田町～品川駅間の7線化が完了 ▲T3(1914)田町～品川駅間の6線化が完了 ▲T3(1914)田町～品川駅間埋め立て工事が完了 ▲M2(1909)品川駅の拡張・海面埋め立て工事着工 ▲M2(1909)新橋～品川駅間の4線化が完了 ▲M32(1899)新橋～品川駅間の3線化が完了（日本鉄道の品川線（赤羽・品川間）新橋・品川間乗入）	▲S24(1949)日本国有鉄道発足 ▲S57(1982)大宮～新潟間上越新幹線開業 ▲S57(1982)大宮～盛岡間東北新幹線開業 ▲S50(1976)東京～博多間東海道・山陽新幹線全通 ▲S39(1964)東京～新大阪間東海道新幹線開業 ▲S62(1987)日本国有鉄道の分割民営化	▲S9(1997)リニア中央新幹線本格走行試験開始
新橋・横浜間鉄道		▲S5(1872)9月：新橋～横浜間が本開業（開業式） ▲S5(1872)5月：品川～横浜間が仮開業 ▲M9(1876)新橋～品川駅間の複線化が完了 ▲M14(1881)品川～横浜間の複線化が完了	▲T10(1921)品川操車場の建設が完了 ▲T2(1919)田町～品川駅間の7線化が完了 ▲T3(1914)田町～品川駅間の6線化が完了 ▲T3(1914)田町～品川駅間埋め立て工事が完了 ▲M2(1909)品川駅の拡張・海面埋め立て工事着工 ▲M2(1909)新橋～品川駅間の4線化が完了 ▲M32(1899)新橋～品川駅間の3線化が完了（日本鉄道の品川線（赤羽・品川間）新橋・品川間乗入）	▲S62(1987)（民営化後、汐留駅跡地は日本国有鉄道清算事業団へ移管） ▲S61(1986)汐留駅の廃止 ▲S40(1965)史跡指定 ▲S33(1956)「O哩標」鉄道記念物指定 ▲S9(1934)駅舎建て替え（鉄筋コンクリート2階建） ▲T12(1923)関東大震災で駅舎が焼失 ▲T13(1914)新橋駅が汐留駅に改称（旅客営業の廃止）	
新橋停車場		▲M14(1881)新橋停車場の駅舎の着工 ▲M5(1872)新橋停車場の駅舎・乗降場が完成	▲T13(1914)この頃までに海面埋め立て工事が完了 ▲M2(1909)海面埋め立て工事の着工	▲S62(1987)（民営化後、汐留駅跡地は日本国有鉄道清算事業団へ移管） ▲S61(1986)汐留駅の廃止 ▲S40(1965)史跡指定 ▲S33(1956)「O哩標」鉄道記念物指定 ▲S9(1934)駅舎建て替え（鉄筋コンクリート2階建） ▲T12(1923)関東大震災で駅舎が焼失 ▲T13(1914)新橋駅が汐留駅に改称（旅客営業の廃止）	▲H13(2003)開業当時の駅舎の再現（鉄道歴史展示室開館） ▲H12(2000)史跡追加指定・一部解除 ▲H8(1996)史跡一部解除・追加指定・名称変更
高輪築堤		▲M5(1872)品川停車場開業 ▲M5(1872)高輪築堤全線が完成 ▲M5(1872)第6橋梁着工・完成 ▲M4(1871)第5橋梁着工（165年完成） ▲M3(1871)第7・8橋梁着工・完成 ▲M2(1879)第5・6橋梁を木橋から鉄橋に架け替え ▲M10(1877)第7・8橋梁を木橋から鉄橋に架け替え	▲M34(1901)品川停車場完成（三代目） ▲M20-8頃（山側）が埋め立てられる ▲M18(1885)品川停車場完成（二代目）	▲S31(2019)高輪築堤跡発見 ▲S30(2018)品川駅線路切換工事 ▲H15(2003)東海道新幹線品川駅開業	
周辺地域等	▲慶長6年（1601）東海道整備	▲M1(1868)明治政府成立 ▲安政6年（1859）日米修好通商条約発効以降、公使館等の開設が進む	▲M3(1876)工部省設立 ▲M1(1868)明治政府成立 ▲安政6年（1859）日米修好通商条約発効以降、公使館等の開設が進む	▲S15(1970)船溜まり埋立 ▲S22(1947)港区誕生 ▲S16(1941)東京港開港 ▲T12(1923)関東大震災直後からの区画整理事業の開始	
時代幅		「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」の本質的価値に対応する時代幅（案） 鉄道建設決定（明治2年（1869））～新橋停車場が起点駅としての役割を終えた頃・海上に築かれた築堤の姿が失われた		その後の鉄道の発展過程を示す時代幅（現在も継続中）	
		「旧新橋停車場跡」の本質的価値に対応する時代幅（案） 新橋停車場の着工（明治4年（1871））～東京駅開業（大正3年（1914））（汐留駅に改称された時点）		建物を利用され続けた時代幅 鉄道駅として利用され続けた時代幅 記念物として評価された時代幅（現在も継続中）	
		「高輪築堤跡」の本質的価値に対応する時代幅（案） 築堤の着工（明治3年（1870））～第7橋梁埋立（大正7年（1918）頃か）（海上に築かれた築堤の姿が失われた頃）		築堤陸地化後の鉄道路線の発展過程を示す時代幅 記念物評価の時代幅（継続中）	

築堤の着工（明治3年(1870)）～第7橋梁埋立（大正7年(1918)頃）の状況
明治11年（1878）（新橋・品川駅間の複線化完了後）



図 3-1-2 : 「実測東京全図」 明治 11 年（1878）
（港区立郷土歴史館蔵。文字及び引き出し線を加筆）

大正 12 年（1923）（東京駅開業、築堤海面側の埋立後）

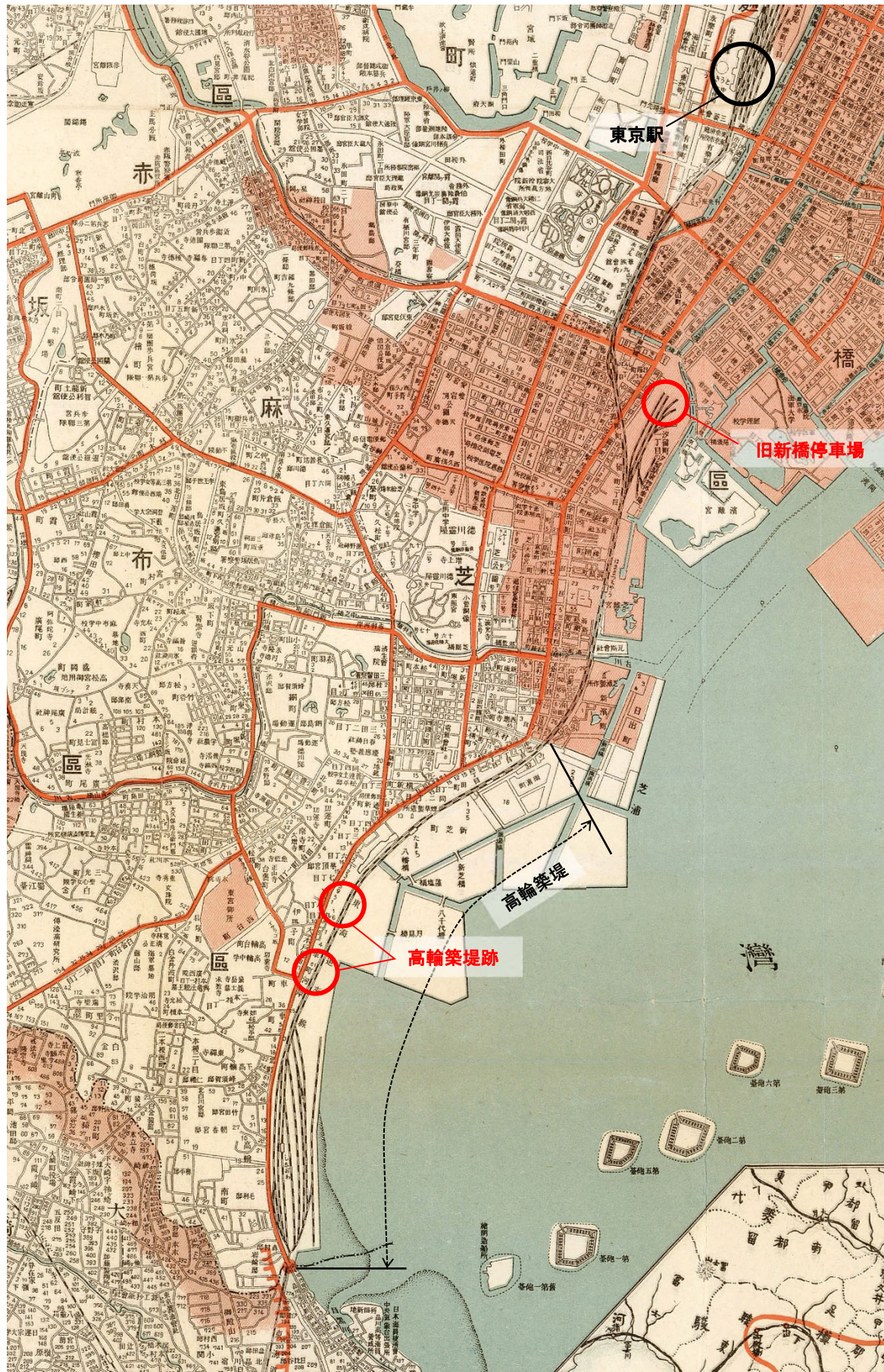


図 3-1-3 : 「東京大震災火災地図」大正 12 年（1923）

（公益財団法人 後藤・安田記念東京都市研究所 市政専門図書館蔵。文字及び引き出し線を加筆）

2. 高輪築堤跡の構成要素

保存活用計画書において、高輪築堤跡を構成する要素について、「本質的価値を構成する要素」、「本質的価値に密接に関わる要素」、「本質的価値に関係する要素」、「本質的価値を構成する要素以外の要素（その他の要素）」に分け、さらに要素ごとに、史跡指定地内と指定地周辺地域（計画対象範囲内）に分類し、以下のように整理した。

（１）構成要素の考え方

①本質的価値を構成する要素

- ・高輪築堤跡の本質的価値を表す物証となるもの。
- ・史跡指定地内では、築堤や橋梁の遺構が該当し、原状を保存していく必要がある要素となる。
- ・指定地周辺地域では、高輪築堤跡と連続する築堤や築堤に関連する遺構が該当し、本計画において保存・活用のあり方を示す要素となる。

<史跡指定地内>

■築堤（現存する遺構）：遺構調査で確認された築堤に関連する遺構

（盛土、路盤上面、海側石垣、山側石垣、山側土留め、群杭 等）

■橋梁（現存する遺構）：遺構調査で確認された第7橋梁に関連する遺構

（北橋台、南橋台、石敷 等）

<指定地周辺地域（計画対象範囲内）>

■現地に残存する高輪築堤に関連する遺構：（築堤 等）

②本質的価値に密接に関わる要素

- ・高輪築堤跡の本質的価値を表す物証として所在していたが、元の位置に現存しないもの。
- ・史跡指定地内では、築堤上部の線路敷が使用されなくなった後の埋め立て時等に欠失して現存しないものが該当し、今後、史実に基づく復元や再現時に整備する要素となる。
- ・指定地周辺地域では、高輪築堤調査・保存等検討委員会において「移築保存」「記録保存」の方向性が示された遺構及び出土遺物が該当し、本計画において保存・活用のあり方を示す要素となる。
- ・指定地周辺には高輪築堤に関連する遺構が残存している可能性があるため、それらの確認されていない遺構も本要素として取り扱うが、遺構確認後に高輪築堤に関連すると判断され、現地保存する場合は「本質的価値を構成する要素」として扱う。
- ・今後、資料等に基づき築堤や橋梁の復元や再現を行った場合には、それらも本要素に含む。

<史跡指定地内>

■築堤・橋梁（現存しないもの）：本来存在したものであるが、滅失又は部分的に滅失している遺構

（遺物）で、復元・再現（活用）する場合に整備するもの

（石垣（部分）、笠石（部分）、橋梁、枕木、レール、黒色砂利敷 等）

※以下は今後設置される要素

■築堤・橋梁（復元や再現により整備されるもの）

<指定地周辺地域（計画対象範囲内）>

■移築保存される遺構：（信号機土台部 等）

■記録保存された遺構及び出土遺物：遺構（築堤、横仕切堤 等）、出土遺物（築石、杭、枕木、レール、汽車土瓶、硝子製茶瓶、ボルト状金具、墨書のある板材 等）

■未確認の遺構

③本質的価値に関係する要素

- ・高輪築堤跡に関係するもので、本質的価値の保存や理解のための活用で重要なもの。
- ・史跡指定地内では、高輪築堤跡の本質的価値に対応する時代以降に整備された鉄道施設が該当し、現在に繋がる鉄道の発展を示す鉄道施設として個別に取扱いを検討する要素となる。
- ・指定地周辺地域では、現在に繋がる鉄道の発展を示す鉄道施設である近現代に整備された鉄道施設が該当する。

<史跡指定地内>

■近現代に整備された鉄道施設：史跡指定地内の現存する鉄道施設（旧京浜東北線高架基礎 等）

<指定地周辺地域（計画対象範囲内）>

■近現代に整備された鉄道施設：史跡指定地周辺の現存する鉄道施設（旧京浜東北線高架基礎 等）

④本質的価値を構成する要素以外の要素（その他の要素）

- ・高輪築堤跡の本質的価値には直接関係ないもので、本質的価値の保存活用上必要なものは現状維持又は改善を図り、史跡として必要ではないものについてはまちの機能の必要性も含め扱いを決めていく必要がある要素となる。
- ・高輪築堤跡では、史跡指定地周辺一帯でまちづくりに合わせて新たに諸施設が整備されるため、今後設置される施設も本要素に含む。

<史跡指定地内>

■埋土等の現況要素

※以下は今後設置される要素

■保存に必要な（計画）施設：築堤の維持・保存対策として設置する施設
（止水壁、水循環設備、防犯設備 等）

■活用に必要な（計画）施設：築堤の公開活用のために設置する施設
（見学施設、サイン類 等）

■その他（計画）施設：その他指定地内に設置される施設
（新設道路関連施設、公園関連施設、歩行者デッキ 等）

<指定地周辺地域（計画対象範囲内）>

■その他、高輪築堤跡の保存・活用に影響する周辺の施設等

(2) 構成要素の分類

高輪築堤跡を構成する諸要素について、「高輪築堤跡」の本質的価値に対応する時代幅（築堤の着工（明治3年（1870））～第7橋梁埋立）に基づき、次のように本質的価値との関係を整理する。

①本質的価値の時代内に成立していた要素

史跡指定地内	鉄道（築堤・橋梁）に関連するもの	■本質的価値を構成する要素
	鉄道に関連しているが失われたもの 及び失われたが復元や再現されるもの	■本質的価値に密接に関わる要素
指定地周辺地域 （計画対象範囲内）	鉄道（築堤・橋梁）に関連するもの	■本質的価値を構成する要素（周辺地域）
	鉄道（築堤・橋梁）に関連するもの （元の位置に現存しない又は未確認のもの）	■本質的価値に密接に関わる要素（周辺地域）

②本質的価値の時代以降に成立した要素

史跡指定地内	鉄道に関連するもの	■本質的価値に関係する要素
	その他	■本質的価値を構成する諸要素以外の要素
指定地周辺地域 （計画対象範囲内）	鉄道に関連するもの	■本質的価値に関係する要素（周辺地域）
	その他	■本質的価値を構成する諸要素以外の要素（周辺地域）

表 3-2-1：時代幅と高輪築堤跡の構成要素の整理

			江戸	明治	大正	昭和	平成	令和～
本質的価値に対応する時代幅								
高輪築堤跡を構成する要素	史跡指定地内	鉄道関連施設等	—	築堤・橋梁（現存するもの） ※遺構調査で確認されたもの（石垣、群杭、橋台等）	近現代に整備された鉄道施設		—	
		その他	※遺構調査で確認されていない	築堤・橋梁（現存しないもの・復元や再現されるもの）				
	指定地周辺地域（計画対象範囲内）	鉄道関連施設等	—	高輪築堤に関連する遺構（現地に残存）	近現代に整備された鉄道施設		—	
		その他	※遺構調査で確認されていない	高輪築堤に関連する遺構（元の位置に現存しないもの、未確認のもの）				
		その他	※遺構調査で確認されていない	※遺構調査で確認されていない	近現代に整備された施設等		遺構の保存・活用やまちづくりで整備される施設	

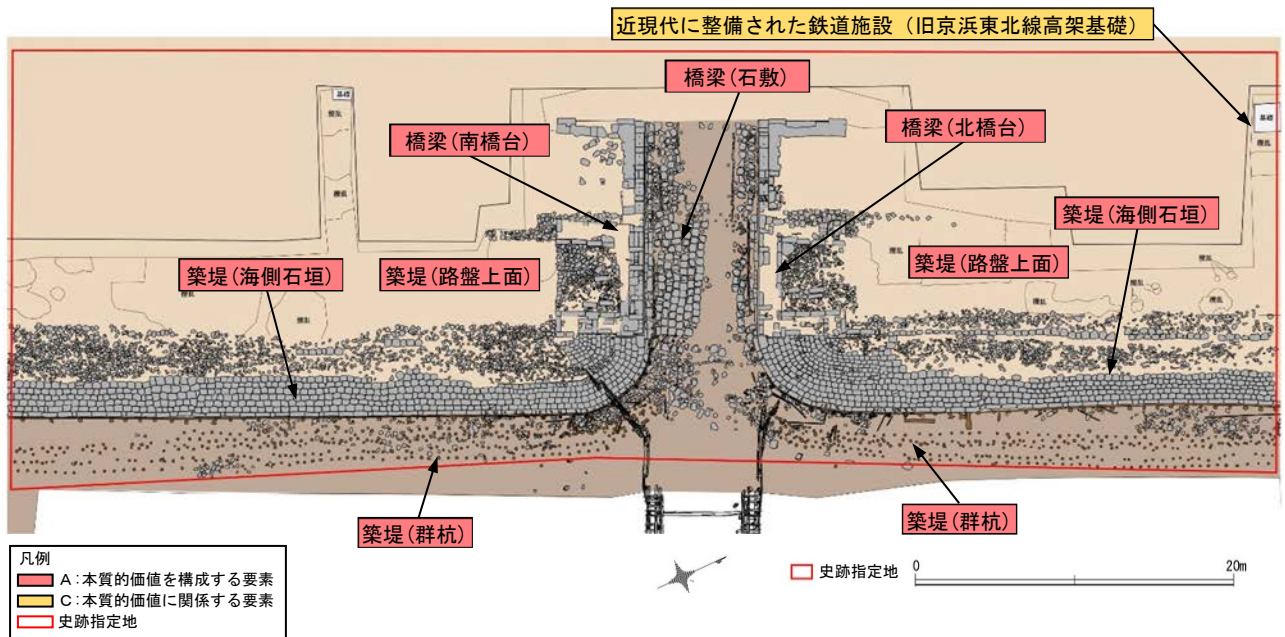
史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡を構成する要素

旧新橋停車場跡を構成する要素

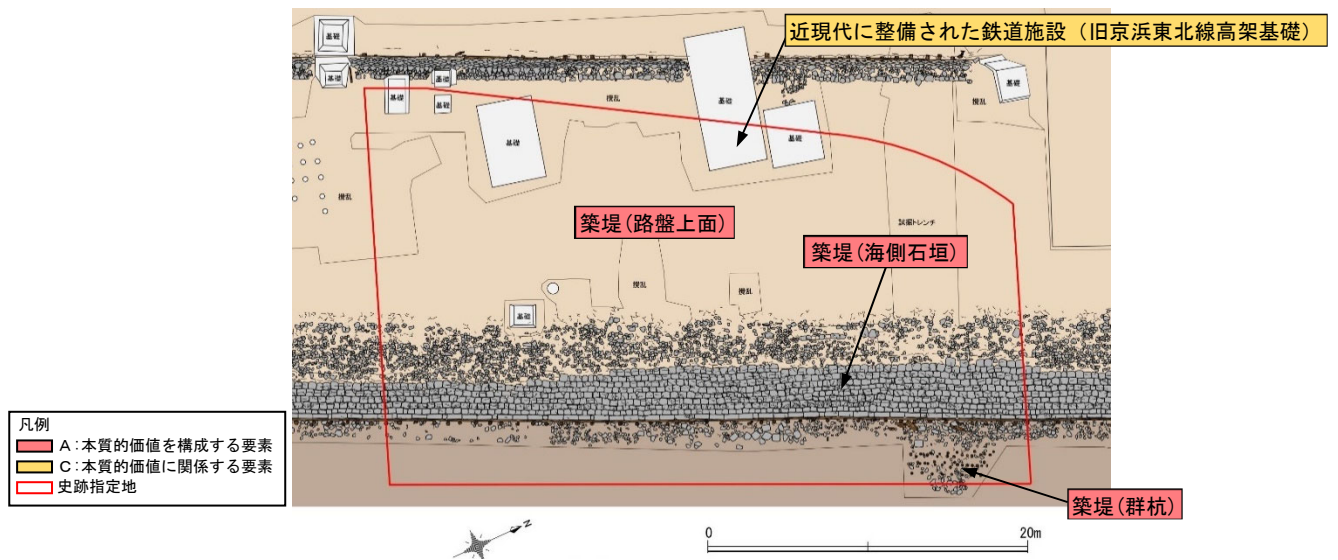
高輪築堤跡を構成する要素

	史跡指定地内の要素	指定地周辺地域の要素 (計画対象範囲内)
本質的価値を構成する要素	A：本質的価値を構成する要素	A'：本質的価値を構成する要素(周辺地域)
	■ 築堤（現存する遺構：盛土、路盤上面、海側石垣、山側石垣、山側土留め、群杭 等） ■ 橋梁（現存する遺構：北橋台、南橋台、石敷 等）	■ 現地に残存する高輪築堤に関連する遺構（築堤 等）
本質的価値に密接に関わる要素	B：本質的価値に密接に関わる要素(現存しないもの)	B'：本質的価値に密接に関わる要素(周辺地域)
	■ 築堤・橋梁（現存しないもの：石垣（部分）、笠石（部分）、橋梁、枕木、レール、黒色砂利敷 等） ※以下は今後設置される要素 ■ 築堤・橋梁（復元や再現により整備されるもの）	■ 移築保存される遺構（信号機土台部 等） ■ 記録保存された遺構（築堤、横仕切堤 等）及び出土遺物（築石、杭、枕木、レール、汽車土瓶、硝子製茶瓶、ボルト状金具、墨書のある板材 等） ■ 未確認の遺構 ※確認後に高輪築堤に関連すると判断され、現地保存する場合はA'として扱う。
本質的価値に関係する要素	C：本質的価値に関係する要素	C'：本質的価値に関係する要素(周辺地域)
	■ 近現代に整備された鉄道施設（旧京浜東北線高架基礎 等）	■ 近現代に整備された鉄道施設（旧京浜東北線高架基礎 等）
本質的価値を構成する諸要素以外の要素	D：本質的価値を構成する諸要素以外の要素(その他の要素)	D'：本質的価値を構成する諸要素以外の要素(周辺地域)
	■ 埋土等の現況要素 ※以下は今後設置される要素 ■ 保存に必要な（計画）施設（止水壁、水循環設備、防犯設備 等） ■ 活用に必要な（計画）施設（見学施設、サイン類 等） ■ その他（計画）施設（新設道路関連施設、公園関連施設、歩行者デッキ 等）	

図 3-2-1：史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡を構成する要素の体系図



第7橋梁部



公園部

図 3-2-2：史跡指定地内の要素「A:本質的価値を構成する要素」と「C:本質的価値に関係する要素」位置図

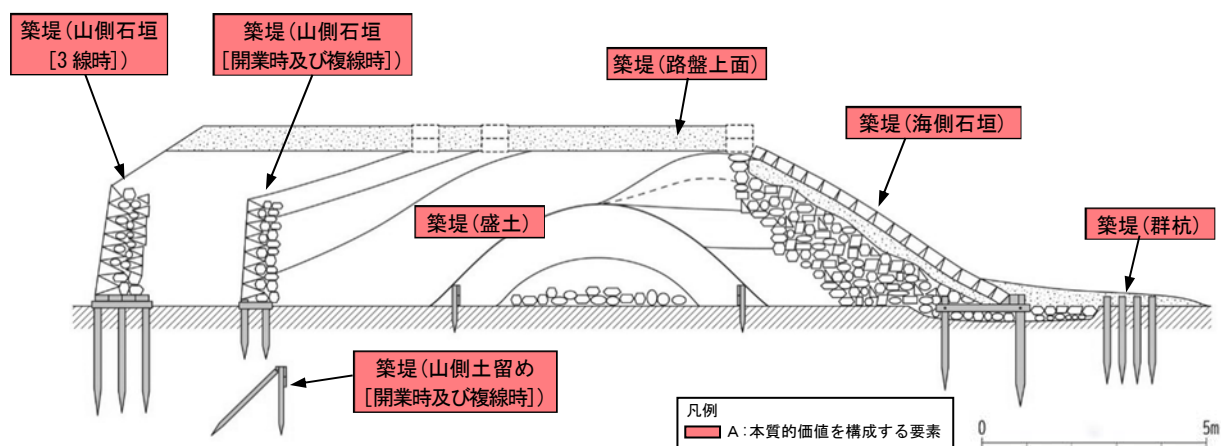


図 3-2-3：史跡指定地内の要素 模式図



第7 橋梁部の遺構検出状況



公園部の遺構検出状況

図 3-2-4 : 史跡指定地内の要素「A:本質的価値を構成する要素」写真
(『概説 高輪築堤』より引用)

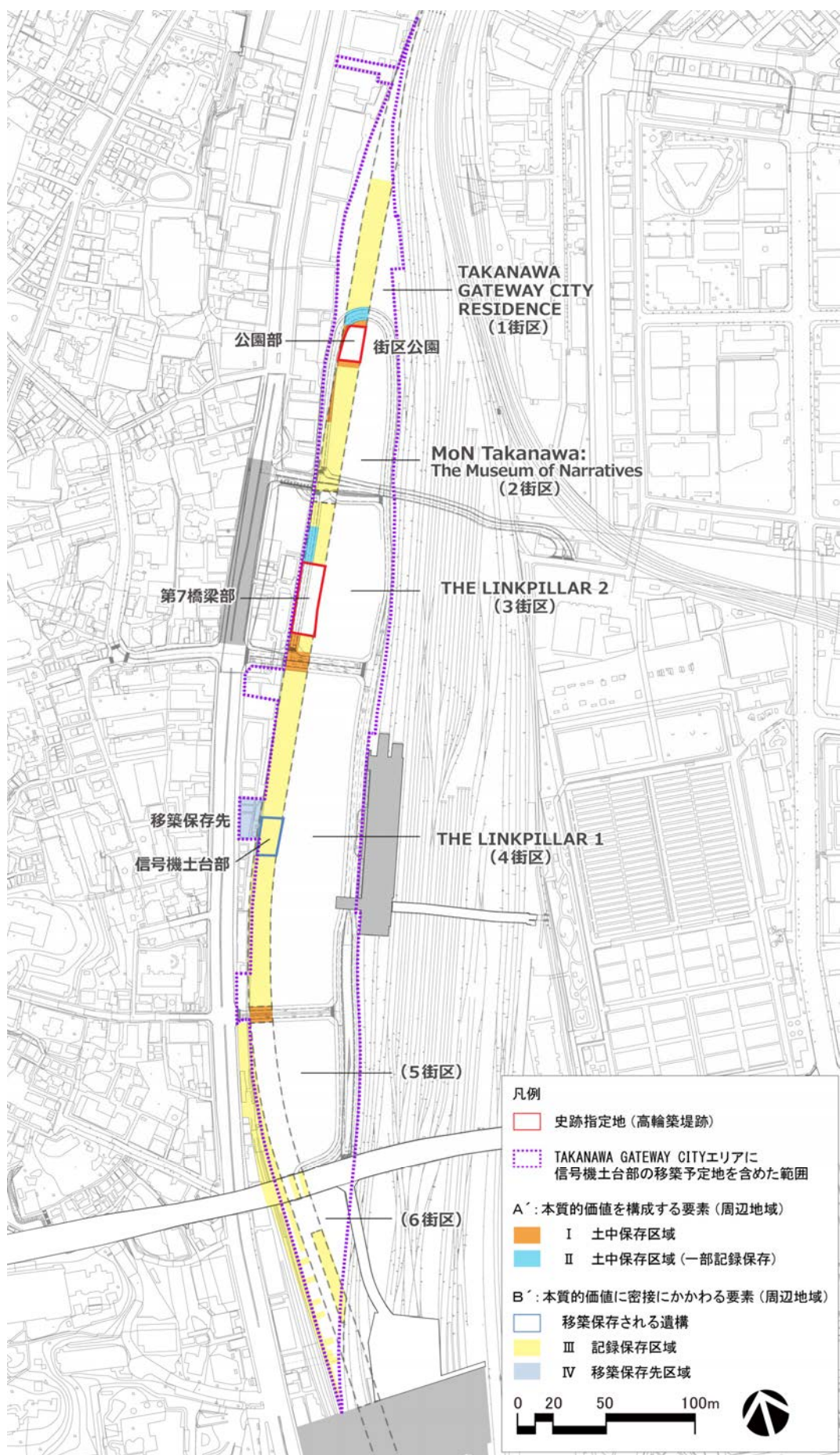


図 3-2-5：指定地周辺地域（計画対象範囲内）の要素範囲図（一部改変）