

第3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2月17日（金）10:30～

場所：JR 東日本現地会議室

次 第

【全体会】

（1）開会

（2）第2回（12/26）有識者検討会議 議事録確認

【資料1】

（3）新橋～横浜間約 29 km概要報告

【資料2】

（4）文化庁見解（保存方針について）

【資料3】

（5）1～4街区における保存及び活用について（保存活用計画概要）

【資料4】

（6）旧品川停車場跡周辺と駅街区地区について
・南横仕切堤について

【資料5】

（7）その他

（8）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。

「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2回）

開催記録

資料1

I 開催概要

日 時： 2022（令和4）年12月26日（月曜日）14時30分～15時30分
場 所： TKP 品川カンファレンスセンターANNEX
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 ・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 環境・社会理工学院 教授）※オンライン ・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	【欠席】老川 慶喜 氏（立教大学名誉教授） 【欠席】小野田 滋 氏（鉄道総合技術研究所 アドバイザー） 【欠席】古関 潤一 氏（東京大学 社会基盤学専攻 教授） ・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 ・港区街づくり支援部 ・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 構造技術センター ・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 有識者検討会議 運営要領（案）

資料1-2 事業範囲図

資料2 第1回有識者検討会議（11/9）議事録（案）

資料3 高輪築堤跡の調査と保存の経緯

資料4 旧品川停車場と駅街区について

資料参考 新橋～横浜間約29km古地図

II 議事要旨

1 開会

- 第2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催する。（事務局 JR）
- 前回ご欠席の西村氏、中井氏よりご挨拶を頂く。（事務局 JR）
- 前回頂いたご意見に対し、一部は次回の検討会議で回答することを座長と事前に調整したのでご了承願いたい。（事務局 JR）
- 今後のスケジュールを事務局と調整した。本日は1時間程度のディスカッションと現場の視察、次回第3回を2月、第4回を3月に予定し、それぞれ2時間の討議時間を設定する。次回は全体像を説明いただき、全体像に対する文化庁の考えを説明してもらい、議論を進めたい。（座長）

2 運営要領の制定について

- 運営要領について、座長より副座長の設置と木曾氏の副座長就任の依頼を受け、名簿を含めて修正した。（事務局 JR）
- 運営要領の改訂と木曾氏の副座長の承認について意見があれば伺いたい。（座長）
- 異存なければ運営要領の改訂と副座長の承認について確定とする。（座長）

3 第1回有識者検討会議（11/9）議事録確認

- 前回の議事録について関係の皆様には事前に確認いただいているが、修正等があれば会の終了までに指摘いただきたい。なければこれで確定とする。（事務局 JR）

4 高輪築堤跡の調査と保存の経緯

- 資料3について説明する。この内容は高輪築堤調査・保存等検討委員会で協議した1～4街区の内容となる。文化財的な評価をしつつ保存措置を講ずる検討を続けてきたが、一方で4街区は大部分が記録保存となり現地に残せなかったことが残念である。検討の内容は既にJRのホームページに公開されているのでご覧いただきたい。（谷川氏）
- 記録保存とは具体的にどういう形の保存を指すのか。（座長）
← 発掘調査をした後に記録を残して壊すという保存方法である。（谷川氏）

- 単に紙面に残すだけか、展示場などで残すことも含まれるのか。（座長）
- ← 行政に回答いただきたい。（谷川氏）
- ← 記録保存とは、遺跡を現地で残せない場合、やむを得ず発掘調査を実施し、図面や記録を後世に伝えることである。最終的にはその場所に人為的な痕跡がなくなるまで発掘調査を行う。写真や図面、出土品など調査記録、その遺跡の歴史的・地域的特性をまとめた調査報告書が、記録保存調査の成果である。その後どう伝えていくかは、次のステップとなる。（東京都）
- 展示場に残すということは何保存という表現になるのか。（座長）
- ← 記録保存に展示までは入らない。展示としか言いようがない。定義された用語ではないが、公開活用でよいと思う。（文化庁）
- 4 街区には公開活用する発掘成果があったのか。（座長）
 - ← 信号機を含む約 30m 部分は移築保存としている。（谷川氏）
 - 展示場に置くことは検討されたのか。（座長）
 - ← 発掘調査を行ったのは港区教育委員会であるが、調査で検出した遺物は文化庁が主催する「発掘された日本列島 2022」展に出品されている。（東京都）
 - 高輪築堤調査・保存等検討委員会では展示場を作って公開するなどの進言はないのか。（座長）
 - ← 鉄道事業者として現地ではなくとも何らかのかたちで残していきたいと検討している。まちづくりなどに活用していきたい。採取した石はすべて保存し、3 次元測量を綿密に行っており、今後の展示などで活用したいと考えている。（JR）
 - 4 街区の見解で時間的な制約でやむを得ないと判断したとあるが、時間的な制約の詳細を確認したい。（副座長）
 - ← 委員全員の見解である。実際に様々な開発計画のタイムリミットが迫っており、もう少し検討する必要があると思っているが仕方がない状況であり、残念であるという表現をした。（谷川氏）
 - 考古学の観点で残念であるということは理解する。（西村氏）
 - 開発時点でこのような遺構が想定されると思うが、デザインコンセプトとして取り入れることなどの考えはなかったのか。（西村氏）
 - ← 当時、事前の地質調査等を行った限りでは遺構が出てこなかったことから、想定外であった。今回検出された箇所は営業線線路の真下であるため事前調査を実施できない箇所であった。まちづくりの観点でランドスケープや展示、公開の仕方についてしっかりと取り組んでいきたい。（JR）
 - 展示施設について、出土遺物等の展示を行う計画があるのか。（稲葉氏）
 - ← まちづくり全体で取り組んでいきたいと考えており、展示施設で展示するとともに、現地でデジタルツール等を活用した説明にも取り組みたい。（JR）
 - 街区にこだわらず高輪築堤全体の展示センターを検討してもらいたい。世界遺産では展示センターを作るという注文がよくイコモスから出る。そこで高輪築堤全体の内容展示を検討してもらいたい。（座長）
 - 令和 3 年 4 月の見解の段階で駅街区地区はどのような状況だったのか。（本保氏）

← 令和3年4月の段階で、5・6街区は一部先行して記録保存が進んでおり築堤の石積みが発見されていたため、このような見解の書き方となっている。（谷川氏）

5 旧品川停車場跡及び駅街区について

- 資料4について説明する。駅街区は品川駅前広場から八ツ山側であり、根幹の連立事業の説明となる。計画では北品川駅を高架化して踏切を解消し、逆に品川駅は地上に設置する形となる。関連して、品川駅関連施設を伴う建物が計画されている。ここで想定される遺構は、築堤本体ではなく旧品川停車場と、その駅前広場や駅関連施設、第8橋梁の南横仕切堤や東海道の石積み護岸などである。2027年の京急線の地平化切り替えがターニングポイントとなり、その後駅施設や関連する開発建物の工事を進める形になる。南街区の計画では、建物敷地は細長い形となっており、駅部と一般部で一体的な構造となる。一般部は鉄道高架橋を包み込むように建物を構築するが、駅部では、ビルの方で躯体を作り、その1階部分に線路が滑り込む形の計画となる。文化財の考慮については、現在、鋭意試掘等の調査を進めている段階である。（事務局京急）
- 駅街区も高輪築堤調査・保存等検討委員会の対象か。（座長）

← 対象であるが、現在試掘調査が進められている状況で、保護措置は委員会の議論を経ておらず、個々では説明ができない。（谷川氏）
- 築堤というより旧品川停車場の遺構と聞いている。文化庁に聞きたいが、鉄道のような長い区間の産業遺跡の保存はどのように考えるのか。また、都市部の産業遺跡についてどのように考えるのか。新橋の遺跡は大部分が記録保存とされ、解体されている。新橋～横浜間一連の鉄道遺構を全て残すことは難しいが、どのようなものをどういう観点で残すべきなのか、教えてもらいたい。（副座長）

← 当然連続する線路の全体を残せというわけではなく、極めて重要なところを残すという考えだと思う。高輪築堤は海上に築堤を作ったことが重要だということである。今回の検討会議で改めて説明する。（文化庁）

→ どこが重要でどこを残すべきか、実際は調査が完了しないとわからない。現地保存、公開活用、全体に対して、いずれかの段階で説明してもらいたい。（座長）
- 旧品川停車場はどういう考えか。仮開業のときは終着駅だったが、終着駅は規模が大きいが途中駅は規模が小さいという点もどう考えるかという問題がある。大半の駅は何度も建て替えて移っている。その建て替える前の価値をどう考えるのか、最初だから重要であるという整理なのか。それならば川崎も鶴見も整理が必要である。そのような中で位置づけが見えてくると現地保存、記録保存の判断ができる。簡単な資料でよいので整理してもらいたい。（西村氏）

→ 前回は出てきた全体像の話であり、次回会議で全体像を示してもらいたい。（座長）

←今日の参考資料で新橋～横浜間約29kmの全体図を整理した。文献調査を進めているが全体像としては資料が網羅的には残っていないことがわかってきた。今後、資料収集・整理するためのプロジェクトチームを立ち上げている所であり、この成果は将来の展示等で用いていきたい。（JR）
- 全体像を理解するうえで写真も重要である。新橋の施設を見ていないが、拡充して収集、展示することはできないか。（座長）

- 調査に当たり、線路や駅舎だけでなく都市側の構造も調べてもらいたい。停車場道が現在の大通りにつながるなど駅は都市に与える影響が大きく、まちをどう変えていったかという鉄道の文明史的な価値についてわかると、評価する点が立体的に整理できるようになる。（西村氏）
- この鉄道はイギリスの技術を取り入れて進められている。富岡製糸場の事例ではフランスの技術の取入れという形で原型が維持されていることが評価されて世界遺産になった。築堤本体にはイギリスの技術が取り入れられているのか。（座長）
 - ← 築堤は海側と山側で石の積み方が違うことや、橋台部にフランス積みが用いられていることなど、日本と西欧の技術が合わさって作られていると認識されている。（JR）
- 資料 4 について都が作成した資料が何の相談もなく検討会議資料として用いられている。事前相談もない中で資料が使われたことは極めて遺憾である。事前協議に加え、転載に際しては出典も明記すべきと考える。（東京都）
 - ← 指摘の通りであり、資料を修正のうえ関係者に確認してもらう。（事務局京急）

6 その他

- その他、意見や追加意見がなければ本日は終了する。（座長）

7 閉会

- 次回の討議内容を事務局から説明してもらう。（座長）
 - ← 第3回は新橋～横浜間約29kmの概要資料、保存活用計画の検討内容を提示する。第4回は駅街区の開発計画について都市計画提案の内容を取りまとめるにあたり必要な確認や議論をお願いしたい。（事務局 JR）
 - これからの議論について時間がなく、やむを得ず整理したということのないよう、十分な時間が取れるスケジュールを立ててもらいたい。試掘も早く対応してもらい、その状況を見て議論ができるようお願いする。（副座長）
 - その通りであり、4月までに検討会議としての方向性を出してほしいという依頼に対して、3月の検討会議の内容が明確ではない。目的をはっきりと説明してもらいたい。（座長）
 - ← 品川駅周辺は多くの事業が進行し、輻輳しており、各事業のスケジュールをしっかりコントロールすることも重要である。駅街区や旧品川停車場跡については現在一部調査中であり、まずは速やかに必要な調査を行うことが第一である。3月時点では調査を実施し、調査状況を整理したうえ、その後の進め方の方向性について議論いただけるよう進めていきたい。（JR）
- 以上で本日の会議を終了とする。（事務局 JR）

要旨以上

III 記録

1 開会

- [事務局 JR] 只今より、第2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。前回ご欠席の西村氏、中井氏よりご挨拶を頂く。
- [西村氏] 前回欠席した。今回からよろしくお願いします。
- [中井氏] 前回欠席した。今回からよろしくお願いします。
- [事務局 JR] 配布資料の確認を行う。欠損があればその都度申告いただきたい。
- [事務局 JR] 前回頂いたご意見に対して、一部は次回検討会議での回答とすることを座長と調整した。ご了承願いたい。
- [事務局 JR] 本日の次第を説明する。ここからは座長に進行をお願いする。
- [座長] 事務局から説明をいただいたが、私の方から運営全体について伝えさせていただく。事務局の方との事前説明で今後のスケジュールを調整した。本日は1時間程度のディスカッションを行い、残り1時間程、現場の視察を行う。第3回を2月、第4回を3月に予定することとしている。これらは2時間じっくりと時間を取っている。高輪築堤に焦点を当てるにあたり、次回は新橋～横浜間の全体像を説明いただき、全体像に対する文化庁の考えを説明してもらい、議論を進めたい。

2 運営要領の制定について

- [事務局 JR] 資料1について説明する。運営要領となる。座長より副座長の設置の依頼があったこと、副座長は木曾氏に依頼するということを受けて、要領を改訂した。これらを部会①・部会②で共通の修正としている。また、名簿に座長・副座長の記載を加えた。別紙の図面は特段修正を加えていない。
- [座長] 運営要領の改訂と木曾氏の副座長の承認について、有識者よりご意見があれば伺いたい。異存はないか。
- [座長] 異存がないようなので、副座長の承認について確定という形とする。
- [事務局 JR] 他になれば、次の議題に移る。

3 第1回有識者検討会議（11/9）議事録確認

- [事務局 JR] 資料2について説明する。前回の議事録について関係の皆様には事前に確認いただいているが、修正等があれば会の終了までに指摘いただきたい。
- [座長] よくまとまっていると思うが、修正があればご指摘いただきたい。
- [座長] 他になれば、次の議題に移る。

4 高輪築堤跡の調査と保存の経緯

- [谷川氏] 資料3について説明する。資料の内容は冒頭に書いた通り、高輪築堤調査・保存等検討委員会で協議した、1～4街区の内容になる。2021年5月から記録保存調査が始まり、いくつか発見があった。一つは11月に発見された南横仕切堤である。明治5年の築堤構築時に同時に作られており、高輪築堤と一体のものであることがわかった。この水面は大正期まで残るといってもよい。従って、仕切堤は水面利用や埋め立ての指標になっていったということである。重要な遺構であることがわかったので、移築保存を検討するという事になった。また、翌令和4年3月に北横仕切堤が泉岳寺駅地区再開発エリアから確認され、これらの移築を検討。その後開業期の北横仕切堤が発見され、これらも移築を検討している。調査自体は今年の春頃に概ね終了しているが、一部は継続している。全体像を把握し、文化財的な評価をしつつ保存措置を講ずる検討をこれまで続けてきた。一方で4街区は大部分が記録保存となり、現地に残せなかったことが残念であるとする。これらの議事内容は、既にJRのホームページに公開されているので、そちらをご覧いただきたい。
- [座長] ありがとうございます。追加説明や質問等があればお願いします。
- [座長] 現地保存、移築保存はわかるが、記録保存とは具体的にどういう形で保存することを指すのか。
- [谷川氏] 保存措置は当初から現地保存、移築保存、記録保存の3つに区分している。記録保存は発掘調査をした後に、記録を残して壊すという保存方法である。
- [座長] 記録保存は、単に紙で残すだけか。それとも展示場などで残すことも含まれるのか。
- [谷川氏] 行政に答えていただきたい。
- [東京都] 記録保存とは、遺跡を現地で残せない場合、やむを得ず発掘調査を実施し、図面や記録を後世に伝えることである。最終的にはその場所に遺構がない状況まで記録するものである。これらを写真や図面、出土品など調査記録、その遺跡の歴史的・地域的特性をまとめた調査報告書が、記録保存調査の成果である。その後どのように後世に伝えるかは、次のステップとなる。
- [座長] 記録保存は単に文章や写真等を残すだけということか。展示場等に置くとなると、何保存という表現になるのか。
- [文化庁] 記録保存は展示までは入らない。展示の内容をどうするかは展示としか言いようがない。
- [東京都] 公開活用という形で整理していく。
- [座長] 用語として公開活用でよいのか。
- [文化庁] 定義された用語ではないが、公開活用でよいと思う。
- [座長] 4街区には公開活用するような発掘成果はなかったのか。

- [谷川氏] 信号機跡を含む 30m 部分は移築保存となっている。
- [座長] 展示場に置くというようなことは検討されたのか。その他の発掘成果はあったのか。
- [東京都] 発掘調査を行ったのは港区教育委員会であるが、調査で出土した遺物は、文化庁が主催する「発掘された日本列島 2022」展に出品されている。
- [座長] 重要な観点である。委員会では展示場を作って公開をするなどの進言などはないのか。
- [JR] 鉄道事業者として、先人の遺構に対して現地ではなくても何らかのかたちで残していくための検討をしている。土等は劣化してしまうが、現地から取り除いた石などはナンバリングして全て保存している。港区と連携し行政等への譲渡をはじめ、今後まちづくりなどに活用していきたいと考えている。また、3次元測量も綿密に行っており、今後展示などで活用していきたいと考えている。
- [副座長] 2021 年 4 月に保存の方針に関する見解について、4 街区を記録保存とすることは承認できないが、開発計画の時間的な制約でやむを得ないと判断したとある。時間的な制約の詳細を確認したい。
- [谷川氏] 委員全員の見解である。実際に様々な開発計画のタイムリミットが迫っていた。我々としてはもう少し検討する必要があると思っていたが、仕方がない状況であった。そのため残念であるという意見を表明した。
- [西村氏] 確かに考古学の観点で残念であるということはよく理解する。別の視点から見て、開発の時点でこのようなものがあると想定されると思う。最初の段階で、デザインコンセプトとして取り入れることなどの考えはなかったのか。
- [JR] 事前の想定ができたかどうかについては、12 年前まで車両基地があり、鉄道事業の施策も含めて 10 年がかりで開発区域を生み出した場所である。当然事業決定時から事前の地質調査等を進めていた。結果からすると遺構は出てこなかった。最終的に事前に調査できない営業線の線路の真下から出てきたということで、想定外であった。事業着手後に出土した形であるが、今までの評価を踏まえ、まちづくりの観点でランドスケープや展示、公開の仕方についてはしっかりと取り組んでいきたい。
- [稲葉氏] 展示施設について、出土遺物等の展示を行う計画があるのか。
- [JR] まちづくり全体で取り組んでいきたいと考えており、その中の展示施設で展示を行うとともに、現地で AR や VR 等のデジタルツール等を活用して説明を行うことにも取り組みたい。
- [座長] 展示施設はありがたいが、街区にこだわらず高輪築堤全体の展示センターを検討していただきたい。世界遺産では展示センターを作るという注文がよくイコモスから出る。4 街区で発掘されたものだけではなく、高輪築堤全体の内容展示を検討してもらいたい。

- [本保氏] 谷川氏に質問したい。2021年4月の見解で、5、6街区の要望も出されているが、今回の議題の一つでもある駅街区についてはどのような状況だったのか。
- [谷川氏] 2021年4月の段階では、5、6街区は一部先行して記録保存調査が進んでいた。仮車路と荷捌き部と呼んでいる所であり、築堤の石積みが発見されており、先行して工事をしなくてはならないという話で進められた。そうした知見を元にこのような記載となっている。
- [座長] 次の議題に進める。

5 旧品川停車場跡及び駅街区について

- [事務局京急] 資料4について説明する。駅街区は品川駅前広場から八ツ山側となる。その根幹の連続立体交差事業について簡単に説明する。現状の京急線の線形に対し、計画では北品川駅を高架化して踏切を解消し、逆に品川駅は地上に設置する形となる。この連続立体交差事業に関連して、品川駅関連施設を伴う建物の事業が計画されている。この駅街区で想定されている遺構は、築堤本体ではなく旧品川停車場と、その駅前広場や駅関連施設、また第8橋梁の南横仕切堤や東海道の石積み護岸などである。2027年の京急線の地平化切り替えがターニングポイントとなり、その後駅施設や関連する開発建物の工事を進める形になる。このうち南棟の計画では、建物敷地は細長い形となっており、駅部と一般部で一体的な構造となる。一般部においては真ん中の鉄道高架橋を包み込むように建物を構築するが、駅部では、ビルの方で躯体を作り、その1階部分に線路が滑り込む形の計画となる。文化財の考慮については、現在、鋭意試掘等の調査を進めている段階である。
- [座長] 谷川氏への質問となるが、ここは調査・保存等検討委員会の対象なのか。
- [谷川氏] 現在試掘調査が進められている状況で、保護措置は委員会の議論を経していない。そのためここでは説明ができない。
- [副座長] こちらは、築堤というよりむしろ旧品川停車場の遺構と聞いている。品川駅とその周辺に、付属施設というか様々なものがあったと思う。文化庁に聞きたいが、そもそも鉄道のような長い区間の産業遺跡の保存はどのように考えればよいのか。また都市部の産業遺跡についてどのように考えたらよいのか。新橋の遺跡は一部が保存されているが、あとの部分は記録保存という整理で解体されていると思う。都市部において、新橋～横浜間一連の鉄道遺構を、全て残すということは難しいが、どのようなものをどういう観点で残すべきなのかということについて、メルクマールというか考え方があれば教えていただきたい。
- [座長] どなたか回答できるか。
- [文化庁] 回答ができるわけではないが、当然連続する線路の全体を残せというわけではないと思う。その中で極めて重要なところを残すという考えだと思っている。高輪築堤については、海上に築堤を作り通らせるということが重要だということである。来月改めて説明する。

- [座長] どこが重要でどこを残すべきなのか、実際は調査が完了していなければわからない状況である。現地保存、公開活用、全体に対していずれかの段階で説明頂ければありがたい。
- [西村氏] 木曾氏の指摘は、考えさせられるものがある気がする。ここで議論する旧品川停車場はどのような考え方なのか。仮開業のときは終着駅だったが、終着駅は規模が大きいが途中の駅は規模が小さい。そのような点をどのように考えるかという問題もある。大半の大規模な駅は何度も建て替えられ、移っている。その建て替える前の価値をどう考えるか、最初だから重要であるという整理なのか。川崎にしても鶴見にしてもその整理が必要である。そのような中での位置づけが見えてくると、現地保存か記録保存かの判断もしやすくなると思う。簡単な資料でよいが、そういった情報を整理してもらいたい。
- [座長] 前回も出てきた全体像の話である。次回、2月の会議の時には全体像を示してもらいたい。もちろん現段階でわかっている範囲でよい。
- [JR] 今日の参考資料で、新橋～横浜間約29kmの全体図を用意しており、情報を整理している。文献調査を進めているが、全体像としては文献が網羅的には残っていないことがわかってきた。今年度より3年間、29km全体で本格的に調査を進め、資料収集・整理するためのプロジェクトチームを立ち上げている所である。ないものを探している段階ではあるが、この成果は将来の公開等で活用していきたい。
- [座長] 全体像を理解する上では、写真も重要である。写真はわかりやすい。旧新橋停車場の施設はまだ見ていないが、拡充して収集、展示することに期待する。
- [西村氏] 調査について期待するが、線路や駅舎だけではなく都市、まちづくりの側から停車場道といった道路の構造も調べてもらいたい。現在の大通りにつながっているなど、都市に対する影響が大きい。遺構を守るのも大切だが駅ができたことでまちをどう変えていったか、という貢献部分についてわかってくると、都市や通り自体に意味があるという文明史的な価値が整理され、評価する点が立体的に整理できるようになる。まちに与えた変化や影響などを調べていただけると興味深い成果が出ると思われるのでお願いしたい。
- [座長] 旧新橋停車場の展示施設を拡充し、全体像がわかるようにするという観点で非常に重要な指摘である。私の記憶が正しければ、イギリスの技術を取り入れて進められている。明治5年の富岡製糸場の事例は、フランスの技術の取入れという形で原型が維持されていることが評価されて世界遺産になった。築堤はイギリスの技術が取り入れられているのか。
- [JR] 築堤の海側と山側で石の積み方が違うということや、第7橋梁部にフランス積みが用いられていたりすることなど、日本の技術と西欧の技術が合わさって作られていると認識されている。
- [東京都] 資料4について、について、都が作成した資料が何の相談もなく検討会議資料として用いられている。事前相談もない中で資料が使われた

ことは極めて遺憾である。事前協議に加え、転載に際しては出典も明記すべきと考える。

[事務局京急] ご指摘の通りである。申し訳ない。

[東京都] 通常であれば事前の協議と、資料の一部に委員会名等を記載すべきである。

[事務局京急] 承知した。本資料について、修正のうえ関係者にご確認いただく。

6 その他

[座長] その他、何か意見や追加議題はあるか。なければ本日は終了する。

7 閉会

[座長] 次回何を議論するかを事務局から説明してもらいたい。

[事務局 JR] 新橋～横浜間約 29km の概要資料及び、保存活用計画として検討している内容を次回提示したい。また、旧品川停車場周辺の調査の進捗報告や、文化庁からの見解、調べている資料なども状況をみながら説明したい。第3回での日程は2月17日10時30分～12時30分を考えている。第4回は3月20日14時30分～16時30分を予定している。第4回は、駅街区の開発計画について都市計画提案の内容を取りまとめるにあたり必要な確認や議論をお願いしたい。

[副座長] これからの議論について、時間的がなくやむを得ず整理したということにならないように、十分な時間が取れるスケジュールを立ててもらいたい。試掘してみないとわからない部分が多いと思うので、試掘する部分も早く対応してもらいたい。その状況をみないと議論は進められないと思う。お願いしたい。

[座長] その通りである。3月の検討会議について、4月までに検討会議として方向性を出してほしいという説明があったと記憶している。今の説明だと2月はよいが、3月の会合の目的が明確になっていない。もう少し何を議論するのか、目的をはっきり説明してもらいたい。

[JR] 品川駅周辺は多くの事業が輻輳しており、各事業のスケジュールをしっかりコントロールすることも重要である。駅街区や旧品川停車場跡については、現在一部調査中であり、まずは速やかに必要な調査を行うことが第一である。3月時点では調査を実施し、調査状況を整理したうえで、その後の進め方の方向性についてご議論いただけるよう進めていきたい。

[座長] 何が出てくるかわからないので決められないというのは理解する。3月の会合の目的は了解した。

[座長] それではこれで終了し、現地視察に移ることとする。

[事務局 JR] 本日は終了とする。

以 上

2023 年 2 月 17 日

JR 東日本

新橋～横浜間約 29 kmの概要について

○資料構成

資料 2-1 本レジュメ

資料 2-2 停車場及び停車場道の変遷について

資料 2-3 新橋～横浜間約 29 kmの概要について

【前提】

- ・新橋～横浜間約 29 kmの関連資料については網羅的には残っていないため、現在 JR 東日本で資料の収集及び整理に関するプロジェクトチームを組成し、専門性を有したパートナー企業と今後 2 年程で資料の収集及び整理を進める計画

【主旨】

- ・資料 2-2「停車場及び停車場道の変遷について」
2022 年 12 月 26 日開催の第 2 回有識者検討会議で西村先生よりご助言いただいた鉄道開業時の 6 駅について、停車場の建て替え回数や、停車場と停車場道の関係性（都市側の構造）に関して現段階でわかっている情報をまとめた資料
- ・資料 2-3「新橋～横浜間約 29 kmの概要について」
新橋～横浜間約 29 kmの概要について、現段階で収集できている資料をもとに、概要をまとめた資料
- ・いずれも作成過程ではあるが、本資料を参考に高輪築堤等の価値についてご議論いただきたい

【今後について】

- ・前述のプロジェクトチームで関連資料を収集及び整理し、将来的にはその成果を、高輪築堤等の継承のため、品川プロジェクトエリア内ギャラリー等での展示・活用に活かしたい

「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 文化庁コメント

令和5年2月17日

1. 高輪築堤跡の価値

- ・明治5年（1872）にわが国初めて開業した鉄道、新橋横浜間の鉄道約29キロのうち、海上に堤を築いて鉄道を通した遺構の一つ
- ・現在の浜松町駅と田町駅の間から、現在の品川駅の南までにあたる延長約2.6キロ
- ・JR 東日本の品川開発プロジェクトエリア部延長1.3キロの大部分で検出
- ・このうち、公園になる予定の部分40mと第七橋梁部分の80mが史跡に指定

a 歴史性

- ・江戸幕府は五街道をはじめとした道路網や関所を整備したのに対し、明治政府は明治2年（1869）に全国の関所を廃止
- ・明治政府内では国家統一のために鉄道を敷設することの必要性←巨額の費用が必要。
- ・一方で、軍備充実を優先すべきとの意見も根強い。
- ・汐留から品川に向かう東海道沿いには旧薩摩藩邸や兵部省の用地、すぐに丘陵→海上に築堤へ、費用は外債、自国直轄
- ・開業当時の様子は錦絵にも多く描かれ、文明開化を象徴する画期的な出来事

b 近世から近代の変遷を如実に示した遺跡

- ・近世の要素
近世東海道と平行
品川台場や江戸湾にあった薩摩藩の台場の石垣を参考に作られている等
- ・近代の要素
胴木の留め杭がこれまでは日本になかったボルト状の金具で結ばれている
第七橋梁部分には横浜の山手地区で見られるブラフ積みが行われている等
- ・日本の近世以来の在来の技術の上にイギリスをはじめとした外来の技術を積み上げた
- ・これまでも、小学校の複数の教科書に新橋横浜間鉄道のことが記述されているが、この高輪築堤の発見により、新橋横浜間鉄道の代表遺構となった

c 発掘調査成果

- ・築堤は一様に作られていない。
- ・南は関東ローム層や粘土層が築堤に使用。一番北の田町よりでは大量の焼け土と瓦片が詰め込まれる。→土がなくなってきたことを示している模様
- ・まだ開発の方針が明らかになっていない品川駅寄りの第五・六街区では記録保存調査が大部分で行われた第一～四街区と同等、一部はそれ以上に遺構の遺存状態が良いと

考えられる（第 18 回高輪築堤調査・保存等検討委員会資料 2。2022 年 5 月 11 日）
→文化庁としては、5・6 街区については保存と街づくりの両立がはかられるよう検討していただきたい、と考えている。

2. 高輪築堤跡指定の経緯

令和 3 年 3 月 文化審議会文化財分科会から保存についての建議

5 月 菅内閣総理大臣や萩生田文部科学大臣の視察

7 月 文化審議会、史跡指定への答申

9 月 旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡として史跡指定

文化審議会より保存についての建議を頂いており、文化庁としても非常に重要な史跡と考えている。

3. 他の近代の文化財との関係について

- ・旧新橋停車場跡の指定された平成 8 年は原爆ドームの保存の気運が高まり、文化庁としても近代の文化財を保存する取り組みを始めたばかり。
 - ・平成 8 年段階では近代史跡に指定された件数は 17 件。現在は 41 件
 - ・平成 26 年 富岡製糸場と絹関連遺産群世界文化遺産登録
 - ・平成 27 年 明治日本の産業革命遺産世界文化遺産登録
- 近代の文化財への考え方がかなり深化。文化庁でも近代文化財保護推進室を設置し、近現代にふさわしい保護のあり方を検討

- ・旧富岡製糸場と同様、文明開化を象徴する文化遺産
- ・八幡製鉄所 開業当初から鉄道が引かれて、燃料となる石炭が運ばれた。
- ・鉄道や蒸気機関については製糸業や製鉄業とは異なり、幕末以前には全くなかったもの、レールや蒸気機関車はイギリスから輸入したもの。ただ、高輪築堤は在来と外来の技術を融合した貴重な遺構

4. 委員会について

高輪築堤については JR 東日本で 3 つの検討会を設置。文化庁はオブザーバーとして参加。高輪築堤調査・保存等検討委員会での検討を踏まえて、有識者検討会での議論がなされるものと認識。



旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡

旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡

新橋・横浜間の鉄道は明治五年（一八七二）に完成したが、現在の田町駅から品川駅までは、陸地に鉄道を通すことができず、海中に堤を築いて線路を通した。それが高輪築堤である。J R 東日本の再開発事業に伴う港区教育委員会の発掘調査で検出された。

写真は、現在の高輪ゲートウェイ駅の北約二七〇メートルに位置する高輪築堤の第七橋梁と、その周辺である。写真左側のビル群のほうが陸側で、ビルの左側には近世東海道を踏襲する第一京浜国道が通っており、ビル部分は築堤ができるまで概ね海であった。

写真ほぼ中央にある溝状の底部分（つまりは海の底）に打たれている群杭は、築堤を支える構造物である。群杭は規則性に乏しいが、三〇〜八〇センチメートル間隔で四列に並び、杭の直径は一〇〜二〇センチメートル。群杭の中にある六本ほどの長い杭は、海側を明治末から大正期に埋め立てる際に、橋の部分をせき止めるために設置された構造物の一部とみられる。

群杭の左側には直径約二〇〜三〇センチメートルの留め杭が約九〇センチメートル間隔で打ち込まれ、これに、写真では見えにくい角材の胴木（土台木）を横に並べる。胴木の上には長方形の根石（凝灰岩 幅九〇センチメートル、高さ三〇センチメートル）を主に並べ、根石の上には、正方形に近いように加工した石（安山岩 幅六〇センチメートル、高さ五五センチメートル）を勾配三〇度で積んでいる。おそらくこの正方形に近い石が一四段ほどあったと思われるが、下半が残存し、上は抜き取られていて、下の裏込めの石が露出している。最上部には古写真等から笠石があったと考えられるが残っていない。この上を鉄道が走った。

開発区域延長約一・三キロメートルのほぼ全域で築堤が残存していたが、その中でここが特徴的なのは、橋台が残っていたことである。築堤造営によって不便を被る漁師などの地域住民の要望を受け、築堤を欠けさせる（通船口）必要が生じ、橋が架けられた。橋自体は残っていないが、新橋から数えて七番目の橋梁であった。長方形の石材を直立に積み上げた二つの橋台の距離は六・八メートルで、橋台と築堤石垣は、弧状に湾曲して接続している。橋台の正面をみると、右半分は丁寧な加工で左半分は粗い打ち欠きとなっており、これは右側が明治五年に単線で開業したときに造られたもので、左側は明治三十二年に三線に拡幅したときのものである。当初の橋台幅の七・二メートルが一・三・八メートルに拡幅された。

これだけの遺構が地中に埋もれていたことは、多くの人が予想できなかったに違いない。現在は埋め戻されており、今後の保存活用が待たれる。

（文化庁文化財第二課文化財調査官・浅野啓介）

（写真提供・東京都港区）

新指定の文化財―記念物―

文化庁文化財第二課

文化審議会は、先に文部科学大臣より諮問のあった、史跡旧新橋停車場跡の追加指定及び名称変更について審議した結果、令和三年八月二十三日にその答申を行った。今回指定となる記念物は次のとおりである。

史跡の追加指定及び名称変更

(新名称) 旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡
(旧名称) 旧新橋停車場跡

東京都港区

旧新橋停車場跡は、明治五年（一八七二）、我が国で初めて本格営業した鉄道起点駅であり、東京都港区に所在する。

嘉永六年（一八五三）のロシア使節プチャーチン、翌年のアメリカ使節ペリーは、日本来航に際してともに蒸気機関車の模型を持参し実演

を行った。この当時、欧米諸国は植民地化政策の一段として鉄道建設の権利を獲得しようとし、幕末から明治初期にはフランス・アメリカ等から鉄道建設の免許申請が行われた。日本政府による鉄道建設の動きは、明治二年に始まる。この年、イギリス公使パークスは日本政府自身による鉄道建設を進言した。同年十一月、政府はこの自国管轄方針のもと、東京・京都の幹線及び東京・横浜の支線等の建設を決定し、このうち首都東京と開港場横浜とを結ぶ鉄道をまず建設することとなった。

工事は、イギリス人技師モレルの指導のもと、民部省鉄道掛（後に工部省鉄道寮）が担当した。建設資金はイギリスからの外債により調達し、建設機材やレール・スパイク等の軌道材料のほとんどはイギリスより輸入された。明治五年九月十二日（太陽暦の十月十四日）、新橋・横浜両停車場において開業式が行われ、新橋・横浜間には品川・川崎・鶴見・神奈川の四

停車場が設けられ、全長二九キロメートルを五三分で結んだ。開業当時の様子は錦絵にも多く描かれ、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。

こうして建設された新橋・横浜間の鉄道は、その後、当初は中山道経由で計画されていた東京・京阪間の幹線が明治十九年、東海道ルートに変更され、同二十二年に新橋・神戸間が全通すると、東海道本線（呼称は同四十二年）として我が国旅客・貨物輸送の大動脈となり、今日に至った。

鉄道創業以来、起点駅であった新橋駅は、大正三年（一九一四）に新たな起点駅として東京駅が開業すると、その名を鳥森駅に譲り、汐留駅と改称された。同駅は貨物専用駅となり引き続き物流の拠点として機能したが、昭和六十一年（一九八六）廃止され、その歴史を閉じた。同駅構内には、昭和九年に整備され、昭和三十三年には日本国有鉄道（当時）によって鉄道記念物に指定された「0哩標識」があり、昭和四十年五月十二日には、「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」ことから、乗降場東側のレール起点周辺の一部が「旧新橋横浜間鉄道創設起点跡」として史跡に指定された。

その後、汐留地区の再開発事業に伴い、平成三年（一九九二）から当該地区の発掘調査が行われ、開業以来の駅舎・乗降場・外国人職工官舎・転車台等が検出され、往時の新橋停車場構内の様相が明らかになった。そのため、同八年

十二月十日、駅舎全体と乗降場の一部及び両側線路敷を含む範囲が史跡に追加指定されるとともに、「旧新橋停車場跡」に名称変更された。現在、駅舎・乗降場等の復元が行われ、鉄道歴史展示室（東日本鉄道文化財団）等として利活用されている。

今回、文化審議会文化財分科会の建議（令和三年三月二十三日）等を踏まえ、緊急的に追加指定を行うとするのは、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、条件の整った第七橋梁とその南北に接続する築堤（八〇メートル分）と、その北側に位置する築堤（四〇メートル分）の二か所である。

明治初年の政府内では、大隈重信・伊藤博文などが鉄道建設に積極的な立場をとった。岩倉具視・木戸孝允・大久保利通ら政府重鎮の同意を得て、最終的に政府が鉄道建設を決定した後、軍備充実を優先させるべきとする反対意見が残り、また、汐留から品川に向かう東海道沿いには、旧薩摩藩邸や兵部省の軍用地もあつて、路線の土地取得や測量に困難を来した。そのため、芝口汐留から南下した路線は、高輪付近からは陸地を通らず海中を埋め立て築いた堤の上を通過して品川に至るものとなったとされている。

高輪築堤の規模は、元大村藩邸（現・港区芝浦一丁目・芝四丁目）から元薩摩藩邸（田町駅付近）を経て八ツ山下までの延長約二・六五キロメートル（一四六〇間）、平均幅六・四メートル（三間半）であり、工事は入札により平野弥太郎等が請け負った。工区は八ツ山下から高輪大

木戸までと高輪大木戸から元大村藩邸までの二つに分けられ、前者は明治三年十月に、後者は同四年六月に着工した。土砂は八ツ山・御殿山から採取し、石垣には、主として東海道海手側（高輪海岸）の石垣を取り崩して用いたほか、品川台場の石垣等を用いた。前者の工区は同五年四月に完成したが、後者の築堤は風浪のためしばしば崩壊し、鉄道が本営業した同年九月によりやく完成した。

また、築堤造営によって不便を被る地域住民から通船口設置の要望が出されたことをうけ、第五から第八までの四橋梁が掛けられた。橋台・袖石垣・基礎等には石材を、桁・高欄等には木材を用いたことが知られる。このうち、第七橋梁は、明治四年十月に着工、同年十二月に完成し、長さ五間（約九・一メートル）、幅三間九分（約七・一メートル）の規模で、同十年には木橋から鍊鉄鉸桁の鉄橋に掛け替えられた。

新橋・品川間の線路敷は明治九年に複線化され、同三十二年に三線化、同四十二年には四線化された。同年には、田町・品川間沿線地先の海面を埋め立て操車場の用地とする品川駅の拡張工事が始まり、大正三年に竣工した。鉄道事業の進展とともに明治時代後期から大正初年にかけて海側・山側の埋め立てが進み、その後は、陸続きとなつて現役の鉄道用地として利用されたことから、明治時代の築堤の残存状況は今日まで不詳のままであった。

平成二十四年以降、品川駅周辺再開発事業が東日本旅客鉄道株式会社によって計画され、品川・田町間の鉄道車両基地を再編し、線路の付

け替えや新駅新設を行い、大規模商業施設等が建設されることとなった。同三十一年、品川駅近くでの工事中に高輪築堤と考えられる石垣遺構が発見されたことを受け、港区教育委員会と事業者との間で高輪築堤の取り扱いに関する協議が行われ、令和二年から事業用地内の試掘確認調査を同教育委員会が実施することとなった。その結果、開発区域延長約一・三キロメートルのほぼ全域で築堤遺構が良好な状態で遺存していると考えられることを確認した。

築堤遺構の構造は、近接する第二東西道路地点で実施した発掘調査成果等も参照すると、東側（海側）と西側（山側）に石垣を構築して造つたものであり、二時期の遺構からなることが判明した。当初の遺構は、堤中央部分に芯となる部分を造り、その周囲を土砂や礫によって盛り固め、これを東側と西側の両石垣によって押さえ込む様に構築している。東側石垣では、底面に九〇センチメートル間隔で直径約二〇～二五センチメートル、長さ二～三メートルの杭を打ち込み、これに角材の胴木を横に並べ、その内側に半割材を合わせて、これらをボルト状の金具で固定した上、三〇度の勾配で石垣を最大一五段積んでいる。下端の根石は凝灰岩を長方形に加工した石（幅九〇センチメートル、高さ・奥行三〇センチメートル）を主に使用し、二段目以上は主に安山岩を加工した正方形の間知石（幅六〇センチメートル、高さ・奥行五五センチメートル程度）を使用した布積みであり、目地や間詰め石は確認されない。最上部には古写真等から笠石があつたと考えられるが残っていない。



旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡 (写真提供・東京都港区)

石垣前面には、石垣に並行して土丹塊^{どたんかい}を敷き固め、杭を列状に打ち込んでおり、地固め・波除^{なみよけ}杭として築堤を支える機能を果たしたと考えられる。

これと対になる当初の西側石垣は、部分的な検出であり胴木と下部の二段分を確認したに過ぎないが、勾配八七度、布積みである。当初築堤の規模は、東側と西側の両胴木の幅で一七・五メートル、胴木の下端から築堤上面のラスト上部までの高さは三・八メートルである。堤の上部には、線路の道床としてラストの盛り土が残存していた。

この当初の築堤が西側に拡張され、四角錐形



旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡 第七橋梁橋台部
(写真提供・東京都港区)

の間知石を用いた石垣が西端に築かれている。根石一段、築石一〇段、天端石一段を確認し、勾配は七七度で、谷積み^{やづみ}である。拡張後の築堤幅は二一メートル強である。その規模及び記録からして、明治三十二年の三線化に伴い構築されたものと考えられる。なお、近隣の発掘調査の進展により、築堤の構造はより明らかになっていくと思われる。

次に、第七橋梁は、北と南の橋台の二基からなり、その距離は六・八メートルである。長方形に加工した石材を直立に積み上げて構築している橋台に、三〇度の勾配をもつ築堤東側の石垣の両端を弧状に湾曲させて接続させている。

当初の橋台は、南北約五・六メートル、東西約七・二メートル、高さ約二・六メートルと推定される。東西の両壁面にはそれぞれ幅一・二メートル、奥行〇・二五メートルの二か所に張り出しがあり、橋脚の桁柱にあたるものと考えられる。拡張後の橋台の東西幅は約一三・八メートルである。

石積みは、長方形に加工した石材を同じ列に長手と小口を並べ、縦に目地が通らないように積み上げる安山岩を用いたブラフ積みで、根石含めて一〇段が確認される。北側橋台では笠石が残存する。当初の橋台部の石材表面は、丁寧なすだれ仕上げが観察でき、漆喰^{しっくい}目地を使用しているが、拡張後の橋台部の石材の表面加工は粗い打ち欠きが残るのみで、目地はモルタル仕上げと推測される。なお、橋台の上部は旧京浜東北線の基礎により失われている。

このように、高輪築堤は明治五年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七橋梁が良好に残り、その後の三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ことから、史跡に追加指定するとともに、その名称を「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に変更し、保護の万全を図るものである。

〔表紙解説〕

国宝 唐獅子図（狩野永徳筆、部分）

豪華絢爛にして威風堂々、桃山時代（広くは永禄・寛永、狭くは一五七三―一六一五を目安とする文化史の時代区分）を代表する名品である。

ところが本図について分かっていることは少ない。秀吉の陣屋屏風であつたというのは近代の口伝にすぎないとしても、天正十六年（一五八八）七月十九日、初めて大坂入りした毛利輝元へ足利義昭から金屏風一双が贈られた記録はある。しかし本図は本来屏風ではないので、単純に考えるといずれにも該当しない。

本図は、縦三五センチメートル弱、横九五センチメートル弱の紙を縦に八段、横に五列貼り継いで構成されている（右端のもう一列は後補）。広面に貼り込まれた金箔は九・五×九・八センチメートル角で、並びが不自然に乱れたところはない。また、獅子の尾や巻き毛のたなびかせ方と料紙の状況から判断して、かつて画面の右は現状の補紙との境界付近で終わっていた。一方、画面の上下と左は切り詰められている。現存する料紙の規格いっばいまで画面があつたと仮定すると、構図的な収まりは自然で、寸法は縦二八〇センチメートル（一間Ⅱ六尺三寸として約一間半）、横四七五センチメートル（約二間半）程度となる。これは慶長五年（一六〇〇）に輝元を奉行として建てられた

勸学院客殿（国宝）の一之間床壁貼付「滝図」（重要文化財）と同規模である。柱間寸法は規格内だが、どこにでもはまる画面サイズではないので、本図も「滝図」同様に棚を伴わない間口の広い床、すなわち長床の壁貼付であつたと考えてよいだろう。

障壁画は何らかの由緒があつてはじめて転用や改装保存がなされるものであり、本図の出自についての伝承さえも見当たらない以上、毛利家にとって由緒は自明であつた、すなわち本図が毛利家の建物由来である可能性がある。となると、現段階で想定される本図の当初の設置場所は、（柱間寸法から規格外なはずの大坂城や聚楽第よりも）毛利家京屋敷が第一候補となる。

天正十六年七月二十二日に入京した輝元は、聚楽第南東に屋敷地を与えられて八月一日に普請を始めた。これが秀吉の御成を前提とした建築計画となつたことは想像に難くない。実際、輝元は翌々年（一五九〇）九月十八日、小田原攻めから凱旋した秀吉をこの屋敷で饗した。その四日前に永徳は没したが、このときに池坊専好の立花が飾られた長床の壁に本図が貼り付けられていたと想像することは楽しい。天下統一が成就し、獅子が来たのである。周囲の襖に麒麟などの霊獣が描かれていた可能性も考えてみたい。

（文化庁文化財第一課文化財調査官・綿田稔）

◎次号は、「新指定の文化財―建造物―」をご紹介します。

■『月刊文化財』購読について

『月刊文化財』は、東京国立博物館売店でもお求めいただけます。

定期購読の場合は、お近くの書店でお申し込みいただくか、左記へご連絡ください。バックナンバーのお問い合わせも左記にて承ります。

*電話／01201203694

*FAX／012033021640

*URL／

<https://www.daichihokico.jp/>

※購読のお申し込みいただいたご住所やお名前などは、企画の参考など本誌にかかわる目的にのみ利用し、他の目的では使用いたしません。

月刊 文化財 十二月号（六九九号）

令和三年十二月一日発行

定価七八五円 本体七一四円

監修 文化庁

発行所 第一法規株式会社

〒100-0001 東京都港区南青山二―一―一七
TEL 03-3551-1111 FAX 03-3551-1117

本誌掲載記事の無断転載を禁じます。

令和3年3月23日

文化庁長官

宮田 亮平 殿

高輪築堤の保存について（建議）

文化審議会文化財分科会長

島谷 弘幸

高輪ゲートウェイ駅前の開発の際に発見された高輪築堤について、本日、改めて詳細に報告を受けた。当該報告によれば、鉄道創業期の遺構が良好に残っており、今後、本審議会において具体的かつ詳細に検討を進めれば、明治日本の近代化に関する遺跡として、産業史、鉄道史、土木史上、非常に重要なものであり、現地に保存すべきものであるとの判断に至る蓋然性が高いものと思料する。

特に、第七橋梁部とその両側の築堤部分は、錦絵にも描かれた橋と土手からなる築堤の特徴をよく示す場所であり、かつ、遺構の残りも良好な部分であると考えられる。我が国近代の歴史を理解するうえで欠くことができない国民的な文化遺産であることから、当該部分が現地保存されれば、国の史跡として指定するに値するものと考えられる。

現在、高輪築堤については、所有者が設置する有識者会議の検討や、所有者及び自治体との協議が行われているとのことであるが、本遺跡の保存については緊急的に取り組む必要性があると考えことから、文化財分科会においても、建議を取りまとめることとした。

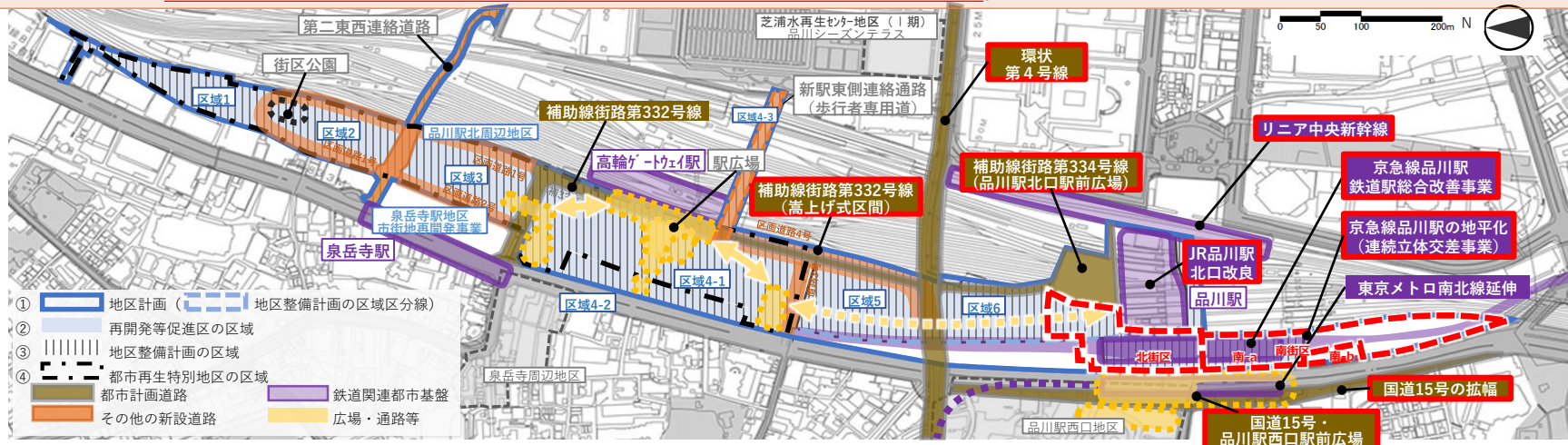
国、都、区、所有者（事業者）におかれては、本遺跡の史跡指定を目指して、各自それぞれが、保存・調査等の必要な準備・取組を速やかに進めることを切に求める。

□これまでの主な経緯

- 2007年11月 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン（東京都）
 2012年 1月 特定都市再生緊急整備地域指定（東京都）
 2014年 9月 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014策定（東京都）
 2016年 4月 国家戦略特別区域 区域計画認定・・・品川駅と高輪ゲートウェイ駅が一体となった国際交流拠点の形成を目指し、地区計画、区画整理、都市施設を同時都市計画決定
 2019年 4月 国家戦略特別区域 区域計画の変更認定・・・先行的に高輪ゲートウェイ駅を中心とした北周辺地区の整備計画決定
 2020年 3月 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020策定（東京都）
 2021年 3月 品川駅えきまちガイドライン（全体編）策定（東京都）
 11月 国家戦略特別区域 区域計画の変更認定・・・まちづくりと高輪築堤保存の両立のため、3街区建物位置スライド等変更
 2022年 6月 品川駅周辺地区地区計画の変更・・・2027年の京急線地平化や国道事業に併せて機能する自由通路等の都市基盤を位置付け

□品川駅周辺の基盤整備

- ・ 品川駅周辺では、京急線品川駅の地平化、リニア中央新幹線、JR品川駅北口改良などの**駅改良工事**や、環状第4号線や補助線街路第334号線、国道15号・品川駅西口駅前広場などの**周辺都市基盤の整備が計画・事業化され、2027年を目指して整備が進められている。**



品川駅の基盤整備	京急線品川駅の地平化 (連続立体交差事業)	京急線品川駅 鉄道駅総合改善事業	リニア 中央新幹線	JR品川駅北口改良 (北口改札)	東京メトロ南北線延伸
都市計画の位置づけ	都市高速鉄道	—	—	—	都市高速鉄道
事業主体（事業手法）	東京都 (連続立体交差事業)	京急	JR東海	JR東日本	東京メトロ
管理主体	京急	京急	JR東海	JR東日本	東京メトロ
品川駅周辺の基盤整備	環状第4号線	補助線街路第332号線	補助線街路第334号線 (品川駅北口駅前広場)	放射第19号（国道15号）・ 品川駅西口駅前広場	放射第19号（国道15号）の拡幅
都市計画の位置づけ	都市施設	都市施設（一部立体）	都市施設（立体）	—	都市施設
事業主体（事業手法）	東京都	UR都市機構 (土地区画整理事業)	UR都市機構 (土地区画整理事業)	東京国道事務所 ※上空デッキ南側は民間	東京国道事務所
管理主体	東京都	港区	東京都	東京国道事務所	東京国道事務所

※本資料記載の内容は、現時点での計画であり、今後の行政協議及び詳細検討等により変更となる可能性がある

○『国際交流拠点・品川』の形成

- ## ○各種基盤整備との連携

- ## ○まちづくりと高輪築堤との両立

- ・高輪築堤を含む地域資源の歴史・文化の魅力等の情報とともに近代日本の曙の志を発信し、地域の歴史価値向上と次世代への継承を行う

<第7橋梁部>

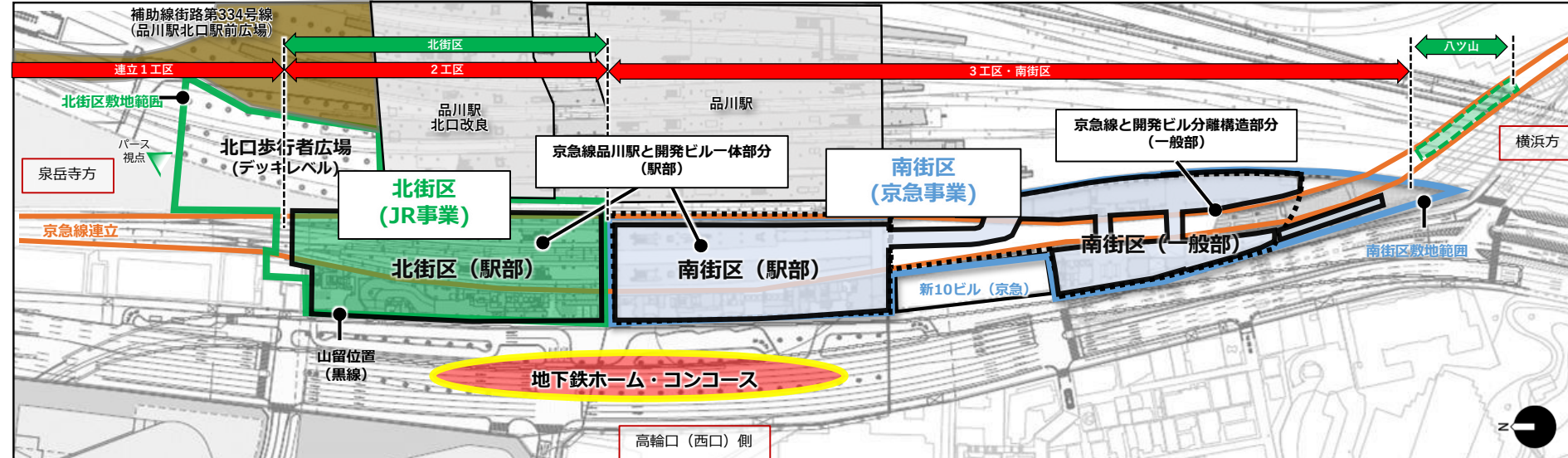
象徴的な風景を現地で直接見て、
歴史の重厚さを感じる
日本の鉄道の歴史、近代化の歴史を
知る取り組みを行う

品川駅周辺地区地区計画の区域
- 先行区域（区域1～4-1、4-2、4-3）
都市再生特別地区の区域
周辺開発
都市計画道路
国道上空デッキ
鉄道関連都市基盤

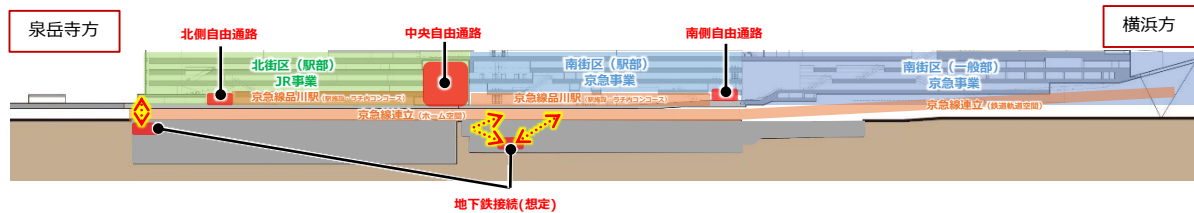
品川駅西口駅前広場（北側）
品川駅西口駅前広場（南側）
東京メトロ南北線延伸
品川駅西口地区
品川駅
北街区
南a
南b
南街区
京急線品川駅の地平化（連続立体交差事業）
京急線品川駅鉄道駅総合改善事業
リニア中央新幹線
JR品川駅北口改良
補助線街路第334号線（品川駅北口駅前広場）
補助線街路第332号線（高上げ式区間）
高輪ゲートウェイ駅
品川駅北周辺地区
港南一丁目地区
芝浦水再生センター（1期）
品川シーズンテラス
新駅東側連絡通路（歩行者専用道）
第二東西連絡道路
区域1
区域2
区域3
区域4-1
区域4-2
区域5
区域6
泉岳寺駅
泉岳寺駅地区
第二種市街地再開発事業
泉岳寺周辺地区
港区
品川

0 50 100 200m N

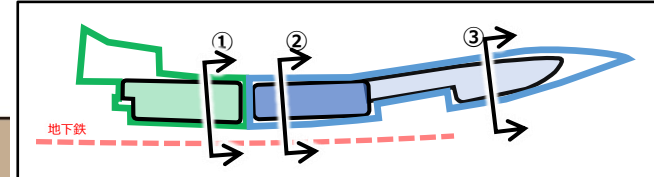
■全体イメージ図



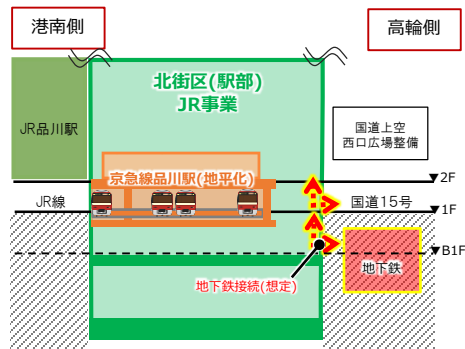
■断面イメージ：長手断面



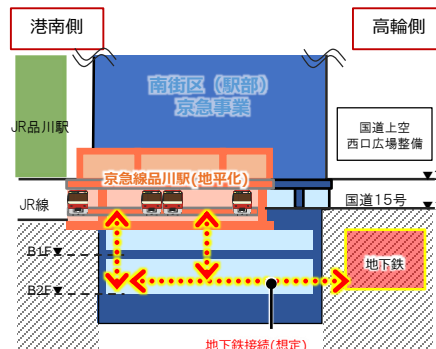
■キープラン



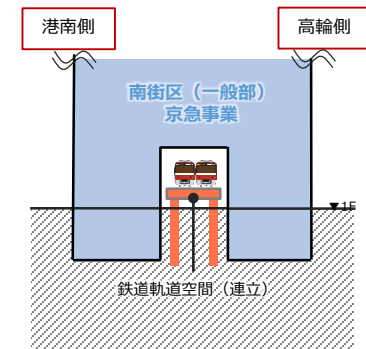
■断面イメージ①：北街区 (駅部)



■断面イメージ②：南街区 (駅部)



■断面イメージ③：南街区 (一般部)



(a): 鋼矢板引抜完了



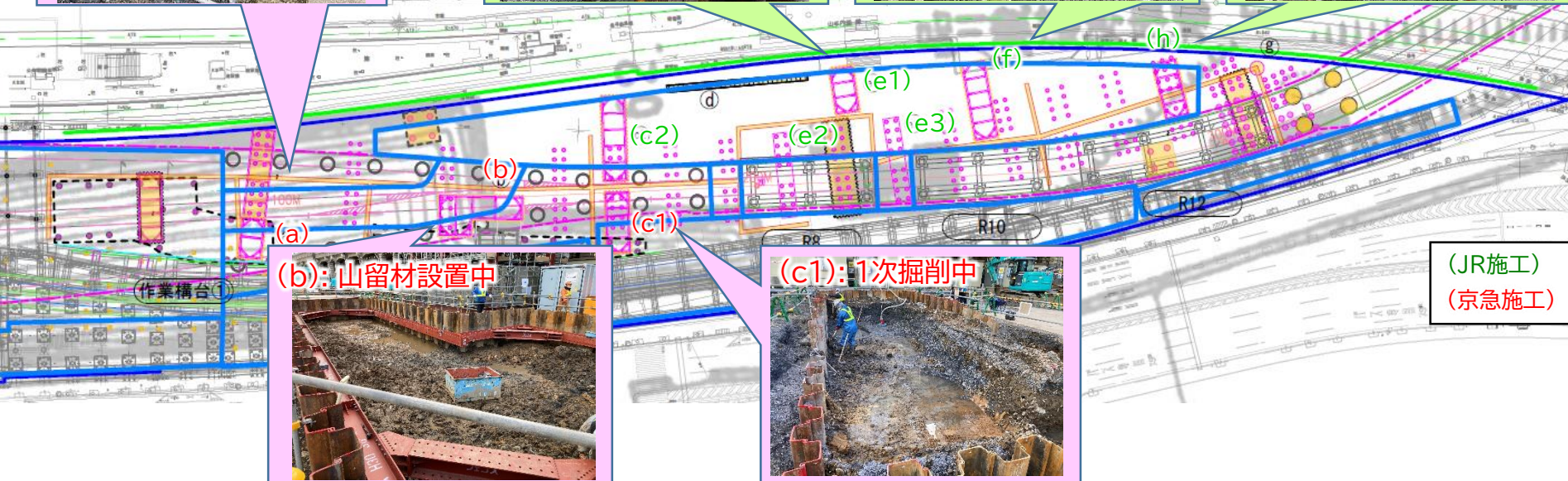
(e1): 山留材完了



(f): 1次掘削完了



(h): 3次掘削・記録完了



(b): 山留材設置中



(c1): 1次掘削中

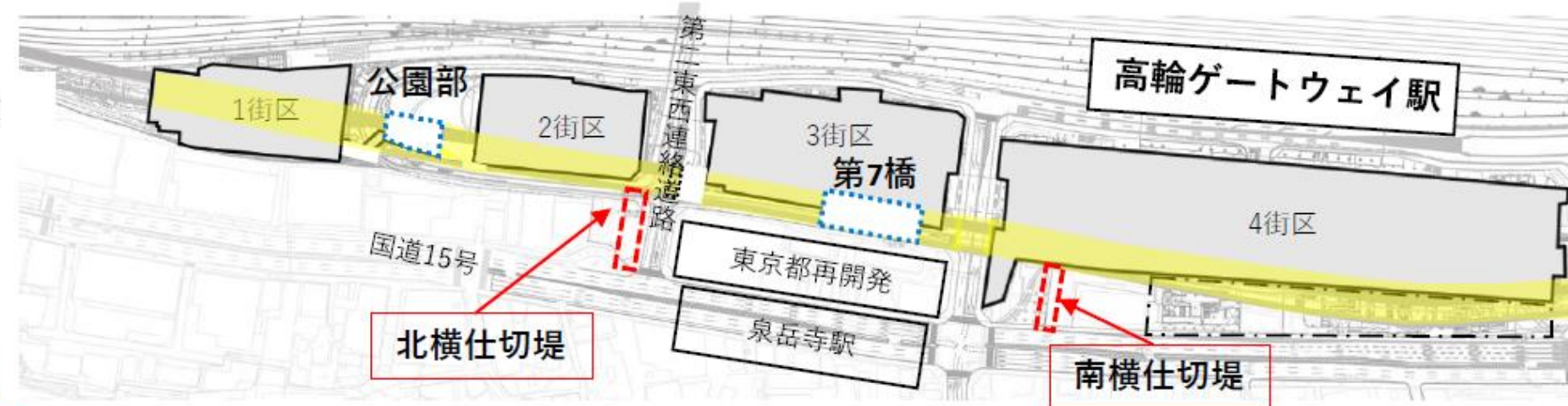


(JR施工)
(京急施工)

調査箇所	調査種別	掘削深度	遺構の有無	調査完了予定
a	トレンチ調査	鋼矢板引抜完了	—	—
b	トレンチ調査	(1次掘削完了)山留材設置中	—	2/28
c1	トレンチ調査	1次掘削中	—	2/24
c2	トレンチ調査	2/13～鋼矢板打設開始予定	—	3/9
e1	トレンチ調査	(1次掘削完了)山留材設置完了	1次掘削時整地層確認【2/8港区立会済】	2/22
e2	表層鋤取り調査	2/13～エリア分割して実施予定	—	●/●
e3	表層鋤取り調査	2/13～エリア分割して実施予定	—	●/●
f	トレンチ調査	1次掘削完了	—	2/21
h	トレンチ調査	3次掘削・記録完了【2/13港区立会予定】	—	2/13

横仕切堤とは

築堤構築の資材等を搬入するために敷設され、橋梁を挟んで北と南に建設された。
鉄道開業以降は、築堤等の維持管理に使用されたと考えられる。



石垣敷設範囲
※山側で石垣が見つかるのは
橋梁がある範囲の内海のみ



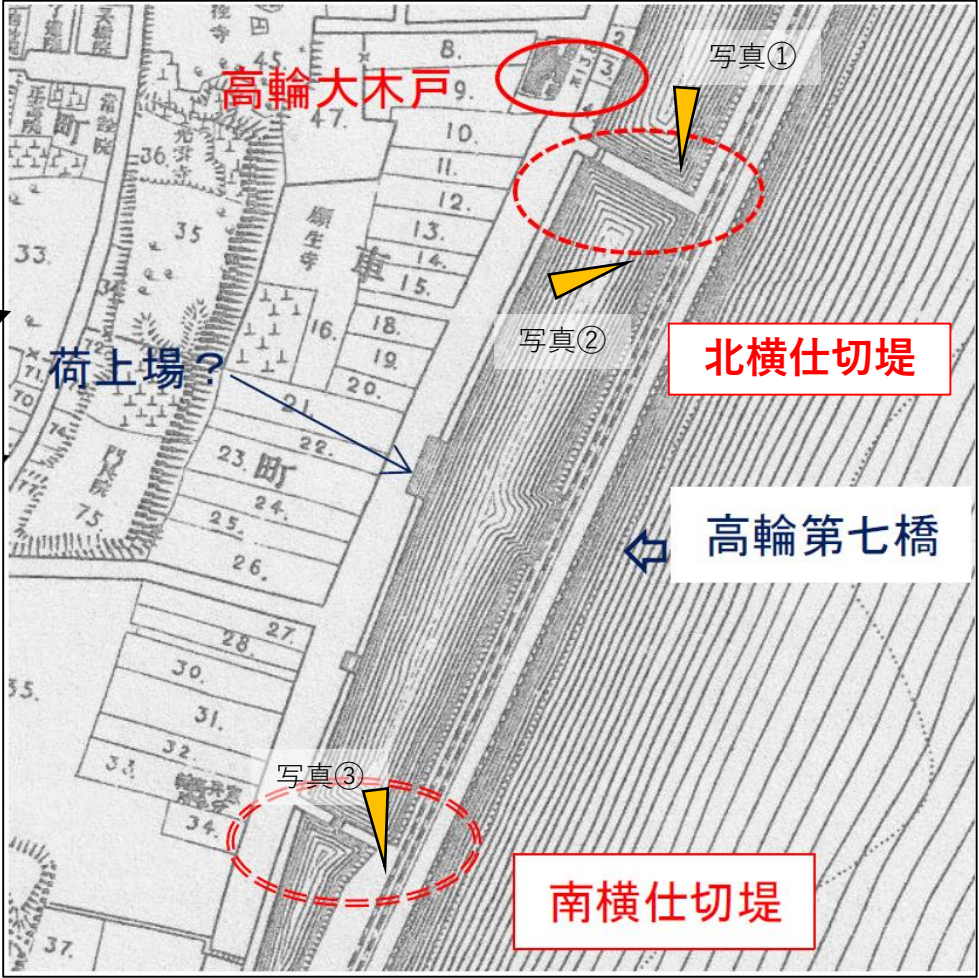
写真①：北横仕切堤石垣



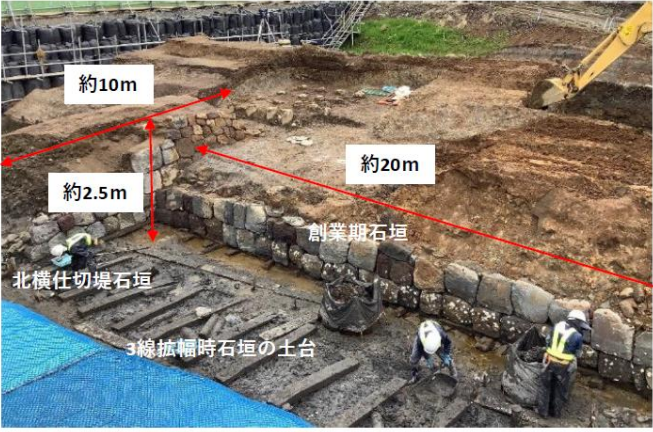
写真②：南横仕切堤石垣

第 7 橋梁橋台部の横仕切堤について（報告）

2 「横仕切堤」についての歴史資料



写真① 北横仕切堤 北側



写真② 北横仕切堤 南側



写真③ 南横仕切堤 北側

地名	工業名目	間坪数作品	高長幅丈	換算
高輪第七橋 汐入内	左右裏石垣	長百四十間 高一間		254.5m 1.8m
	北横仕切堤	長三十間 高同 上巾同		54.6m 2.58m 3.6m
	南横仕切堤	長二十五間 高八尺五寸 上巾二間		45.5m 2.58m 3.6m
同所 高輪第八橋 汐入内	同	長百十間 高一間		200m 1.8m
	同	長四十間 高八尺五寸 上巾二間		72.8m 2.58m 3.6m
	同	長四十七間 高十尺 上巾三間		85.5m 3m 5.5m
同新堤	亀服石垣	長九百七十七間半		1,779m

大島盈株 1899「從東京新橋至横濱野毛浦鐵道諸建築費用項目」『帝国鐵道協會會報』第一卷第四号 「埋立盛土堤 石垣之部」より抜粋・加筆

黒枠は2021年11月10日開催
第11回高輪築堤等調査・保存等検討委員会
港区教育委員会資料より抜粋
(矢印及び赤枠「北横仕切堤」を加筆)

2021年12月8日 第12回調査・保存等検討委員会 第 7 橋梁橋台部の南横仕切堤について（要旨）

- ・4-1街区については現地保存が難しいことは了解
- ・移築保存を検討すること
- ・4-2街区については今後協議

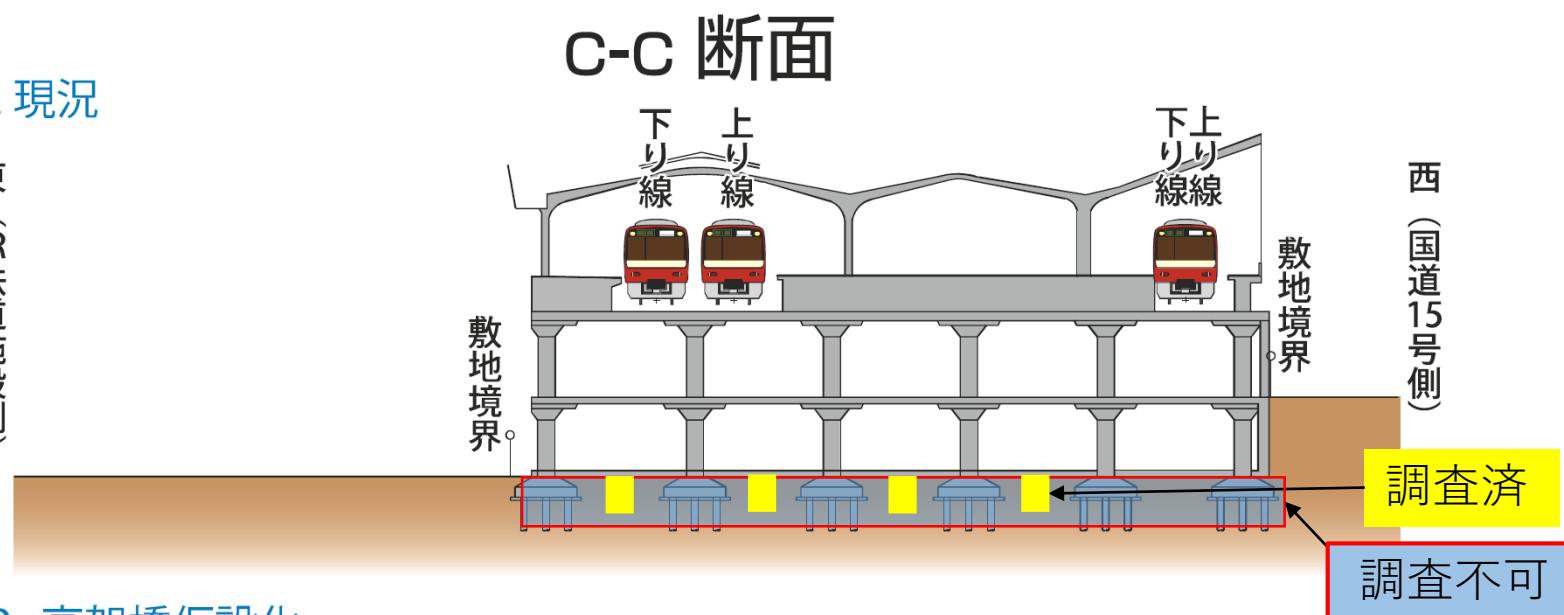
2022年4月27日 第17回調査・保存等検討委員会 第 7 橋梁橋台部の北横仕切堤について（要旨）

- ・現地保存が難しいことは了解
- ・移築保存を検討をすること

品川駅部

1. 現況

東
(JR 鉄道施設側)



2. 高架橋仮設化

