

## 高輪築堤跡の保存の方針についての見解

高輪築堤調査・保存等検討委員会

委員長 谷川 章雄

委員 老川 慶喜

委員 小野田 滋

委員 古関 潤一

今回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。

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。

高輪築堤調査・保存等検討委員会は2020年9月18日に設置され、高輪築堤跡の調査・保存の方針について協議してきた。その過程で、検討委員会委員は、2020年10月9日に「高輪築堤の保存の方針について」を提示し、3街区の第7橋梁橋上部・築堤部約80mの「現地保存」を要望した。また、2021年2月下旬に4街区の遺構の検出調査がほぼ終了したことを受けて、3月22日に「高輪築堤跡の文化財的評価と保存の方針について」を示し、改めて1～4街区の高輪築堤跡の遺構について、明治時代の錦絵に描かれた東京の文明開化の風景をそのまま残す第7橋梁橋上部・築堤部約80m、および4街区のわが国最初の信号機跡を含む鉄道らしい景観を呈する築堤の可能な限り長い区間の「現地保存」を求めた。

4月19日に開催された高輪築堤調査・保存等検討委員会において、JR東日本は3街区の第7橋梁橋上部・築堤部約80mおよび2街区の公園隣接部の築堤部約40mを「現地保存」し、4街区は「記録保存」とした上で、信号機跡を含む約30mを高輪ゲートウェイ駅前の国道15号沿いの広場を基本に「移築保存」を検討する案を提示した。検討委員会は、第7橋梁橋上部・築堤80mの現地保存を決定したことは評価する。一方、4街区を記録保存することはその文化財的価値を損なうために承認できないが、開発計画の時間的制約からこれをやむなしとせざるを得なかった。

なお、検討委員会は、今後高輪築堤跡の「記録保存」が詳細かつ慎重に行われること、今後の「記録保存」の調査において重要な遺構が発見された場合には「現地保存」「移築保存」を検討すること、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する。

以 上