

第223回文化審議会文化財分科会議事要旨

開催日 令和3年3月19日（金）14：00～15：22

場 所 文化庁特別会議室（旧文部省庁舎2階）

出席者 委 員 島谷会長，薦田委員，佐藤委員，藤井委員，宮崎委員
文化庁 審議官，文化庁鑑査官，文化財第一課長，文化財第二課長，参事官（食文化担当），その他関係官

1. 前回議事要旨確認

2. 諮問・答申等

①登録有形文化財（建造物）の登録について（報告・答申）

武内主任文化財調査官から，2月12日に諮問があった登録有形文化財（建造物）の登録について，3月1日に開催された第二専門調査会における調査の報告があり，審議の結果，別紙1のとおり答申がなされた。

②重要文化財（建造物）の現状変更の許可等について（報告・答申）

武内主任文化財調査官から，2月12日に諮問があった重要文化財（建造物）の現状変更の許可等について，3月1日に開催された第二専門調査会における調査の報告があり，審議の結果，別紙1のとおり答申がなされた。

③史跡名勝天然記念物保存活用計画の認定について（諮問・答申）

山下主任文化財調査官から，史跡名勝天然記念物保存活用計画の認定について説明があり，審議の結果，別紙1のとおり答申がなされた。

④史跡等の現状変更の許可について（諮問・答申）

山下主任文化財調査官から，史跡等の現状変更の許可について説明があり，審議の結果，別紙1のとおり答申がなされた。

⑤重要文化財（美術工芸品）の現状変更の許可について（報告・答申）

奥主任文化財調査官から，2月12日に諮問があった重要文化財（美術工芸品）の現状変更の許可等について，2月15日～3月12日に開催された第一専門調査会における調査の報告があり，審議の結果，別紙1のとおり答申がなされた。

⑥重要文化財（美術工芸品）の保存活用計画の認定について（諮問・答申）

文化財第一課長から，重要文化財（美術工芸品）の保存活用計画の認定について説明があり，審議の結果，別紙1のとおり答申がなされた。

⑦登録無形文化財登録基準等の制定について（諮問）

文化財第一課長から、登録無形文化財登録基準等の制定について説明があり、審議の結果、第四専門調査会及び第五専門調査会において調査することとした。

3. 報告

①文化審議会文化財分科会運営規則の一部改正について

参事官(文化創造担当)から、文化審議会文化財分科会運営規則の一部改正について説明があり、決定された。

②高輪築堤跡の現状について

山下主任文化財調査官から、高輪築堤跡の現状について報告がなされ、報告を受け、文化財分科会から文化庁長官に建議することとなった（詳細は別紙2参照）。

2-①登録有形文化財（建造物）の登録について（報告・答申）

名 称	所 在 地
田島亀夫家住宅主屋	埼玉県本庄市宮戸字西浦 650-3
及川家住宅主屋	千葉県匝瑳市飯塚字谷 1263 他
及川家住宅土蔵	千葉県匝瑳市飯塚字谷 1263 他
齋藤家住宅主屋	神奈川県藤沢市本鵠沼五丁目 3284-1
齋藤家住宅石蔵	神奈川県藤沢市本鵠沼五丁目 3284-1
齋藤家住宅長屋門	神奈川県藤沢市本鵠沼五丁目 3284-1
高田家住宅主屋	新潟県佐渡市相川大工町 33-1
高田家住宅土蔵	新潟県佐渡市相川大工町 33-1
高田家住宅門及び塀	新潟県佐渡市相川大工町 33-1
旧石川県庁舎本館（石川県政記念しいのき迎賓館）	石川県金沢市広坂二丁目 60
旧新保商店店舗	石川県金沢市安江町 40-3
旧新保商店主屋	石川県金沢市安江町 40-3
佐藤家住宅（三ツ引）主屋及び奥上段	長野県上田市上塩尻字南側 90
佐藤家住宅（三ツ引）蚕室	長野県上田市上塩尻字南側 90 他
佐藤家住宅（三ツ引）物置	長野県上田市上塩尻字南側 90
佐藤家住宅（三ツ引）消毒室	長野県上田市上塩尻字南側 90
佐藤家住宅（三ツ引）文庫蔵	長野県上田市上塩尻字南側 90
佐藤家住宅（三ツ引）穀蔵	長野県上田市上塩尻字南側 90
佐藤家住宅（三ツ引）味噌蔵	長野県上田市上塩尻字南側 90
佐藤家住宅（三ツ引）屋敷神	長野県上田市上塩尻字南側 90
佐藤家住宅（三ツ引）門	長野県上田市上塩尻字南側 90
岳南電車本吉原駅プラットホーム及びホーム上屋	静岡県富士市今泉一丁目 64-1
鈴木家住宅主屋	静岡県掛川市伊達方字滑川 574
鈴木家住宅西長屋	静岡県掛川市伊達方字滑川 574
鈴木家住宅東長屋	静岡県掛川市伊達方字滑川 574
鈴木家住宅北土蔵	静岡県掛川市伊達方字滑川 574
鈴木家住宅西土蔵	静岡県掛川市伊達方字滑川 574
鈴木家住宅東土蔵	静岡県掛川市伊達方字滑川 574
鈴木家住宅瓦小屋	静岡県掛川市伊達方字滑川 574
鈴木家住宅納屋	静岡県掛川市伊達方字滑川 574
鈴木家住宅北馬屋	静岡県掛川市伊達方字滑川 568-1
鈴木家住宅南馬屋	静岡県掛川市伊達方字滑川 568-1
鈴木家住宅長屋門	静岡県掛川市伊達方字滑川 574
鈴木家住宅外塀	静岡県掛川市伊達方字滑川 574
鈴木家住宅内塀	静岡県掛川市伊達方字滑川 574

松井真珠店店舗	三重県志摩市阿児町神明字カシコ 733-4
松井真珠店蔵	三重県志摩市阿児町神明字カシコ 733-4
長井家住宅（梅屋）主屋	三重県北牟婁郡紀北町東長島字呼崎 2495-1
長井家住宅（梅屋）離れ	三重県北牟婁郡紀北町東長島字呼崎 2496-3
長井家住宅（梅屋）渡り廊下	三重県北牟婁郡紀北町東長島字呼崎 2495-1
長井家住宅（梅屋）南蔵	三重県北牟婁郡紀北町東長島字呼崎 2495-1
長井家住宅（梅屋）東蔵	三重県北牟婁郡紀北町東長島字呼崎 2519
長井家住宅（梅屋）西蔵	三重県北牟婁郡紀北町東長島字呼崎 2496-2
長井家住宅（梅屋）事務所棟	三重県北牟婁郡紀北町東長島字呼崎 2496-2 他
長井家住宅（梅屋）女中部屋	三重県北牟婁郡紀北町東長島字呼崎 2495-1
長井家住宅（梅屋）稲荷社	三重県北牟婁郡紀北町東長島字呼崎 2495-1
長井家住宅（梅屋）正門及び石積	三重県北牟婁郡紀北町東長島字呼崎 2518 他
長井家住宅（梅屋）外塀及び通用門	三重県北牟婁郡紀北町東長島字呼崎 2495-1 他
長井家住宅（梅屋）内門、内塀及び通用門	三重県北牟婁郡紀北町東長島字呼崎 2495-3 他
岩根家住宅（重内）主屋	滋賀県長浜市木之本町木之本字傳馬町 930 他
旧寺江家住宅店舗及び主屋	京都府京都市中京区新町通六角下る六角町 355・354-1 合併
旧寺江家住宅離れ	京都府京都市中京区新町通六角下る六角町 355・354-1 合併
旧片岡家住宅主屋	京都府福知山市字下柳 15
旧片岡家住宅二階建離座敷	京都府福知山市字下柳 15
旧片岡家住宅平屋離座敷	京都府福知山市字下柳 15
旧片岡家住宅南土蔵	京都府福知山市字下柳 15
旧片岡家住宅西土蔵	京都府福知山市字下柳 15
旧片岡家住宅高塀	京都府福知山市字下柳 22-1 他
狭間ハウス	大阪府大阪市都島区網島町 92-3 他
木村家住宅主屋	大阪府八尾市東本町二丁目 47-7
木村家住宅土蔵	大阪府八尾市東本町二丁目 47-7
木村家住宅本蔵	大阪府八尾市東本町二丁目 47-7
木村家住宅茶室	大阪府八尾市東本町二丁目 47-7
平池家住宅主屋	大阪府寝屋川市平池町 11-1
平池家住宅長屋門	大阪府寝屋川市平池町 11-1
勝家住宅主屋	大阪府摂津市千里丘東三丁目 24
勝家住宅土蔵	大阪府摂津市千里丘東三丁目 24
勝家住宅門	大阪府摂津市千里丘東三丁目 24
旧摩耶観光ホテル	兵庫県神戸市灘区畑原字ノタ山 344
旧駿河屋	兵庫県神戸市北区有馬町字有馬 830
御所坊本館	兵庫県神戸市北区有馬町字有馬 859 他
御所坊新館	兵庫県神戸市北区有馬町字有馬 853
御所坊土蔵	兵庫県神戸市北区有馬町字有馬 836-1

旧姫路郵便局電話事務室	兵庫県姫路市総社本町 115
島中家住宅主屋	兵庫県尼崎市大庄北二丁目 126
島中家住宅蔵	兵庫県尼崎市大庄北二丁目 126
島中家住宅中蔵	兵庫県尼崎市大庄北二丁目 126
島中家住宅東蔵	兵庫県尼崎市大庄北二丁目 126
島中家住宅納屋	兵庫県尼崎市大庄北二丁目 126
島中家住宅仕切塀	兵庫県尼崎市大庄北二丁目 126
廣田家住宅主屋	兵庫県尼崎市上坂部二丁目 162
廣田家住宅北離れ	兵庫県尼崎市上坂部二丁目 162
廣田家住宅土蔵	兵庫県尼崎市上坂部二丁目 162
廣田家住宅長屋門	兵庫県尼崎市上坂部二丁目 162
廣田家住宅南塀	兵庫県尼崎市上坂部二丁目 162
廣田家住宅庭門及び塀	兵庫県尼崎市上坂部二丁目 162
阿江家住宅道具蔵	兵庫県加東市下滝野 590
阿江家住宅米蔵	兵庫県加東市下滝野 590
旧富田家住宅洋館	奈良県桜井市大字桜井 262-2
旧富田家住宅離れ	奈良県桜井市大字桜井 262-2
旧富田家住宅奥座敷	奈良県桜井市大字桜井 262-2
旧富田家住宅茶室	奈良県桜井市大字桜井 262-2
旧富田家住宅内蔵	奈良県桜井市大字桜井 262-2
旧富田家住宅道具蔵	奈良県桜井市大字桜井 262-2
旧吉野銀行桜井支店	奈良県桜井市大字桜井 951
久保田家住宅主屋	和歌山県御坊市湯川町小松原字中ノ坪 165
久保田家住宅新座敷	和歌山県御坊市湯川町小松原字中ノ坪 165
久保田家住宅長屋門	和歌山県御坊市湯川町小松原字中ノ坪 165
久保田家住宅塀	和歌山県御坊市湯川町小松原字中ノ坪 165
槇尾山明神社本殿	和歌山県伊都郡九度山町大字九度山字東山新開 619-14
槇尾山明神社摂社弁財天社本殿	和歌山県伊都郡九度山町大字九度山字東山新開 619-14
楞嚴寺本堂	和歌山県東牟婁郡那智勝浦町大字大野字安之坂 1422
楞嚴寺石段及び石垣	和歌山県東牟婁郡那智勝浦町大字大野字安之坂 1422
旧谷畑家住宅（こざがわ）主屋	和歌山県東牟婁郡串本町西向字カジヤ谷 78-1
飯田家住宅主屋	鳥取県鳥取市鹿野町中園字家ノ下 183 他
旧吉田医院	鳥取県鳥取市瓦町 504 他
旧吉田璋也家住宅主屋	鳥取県鳥取市瓦町 503 他
旧外江屋店舗（米子まちなか観光案内所）	鳥取県米子市灘町一丁目 19 他
旧高多家住宅主屋	鳥取県倉吉市河原町 1879-1

旧島根県立博物館新館（島根県庁第三分庁舎）	島根県松江市殿町 1
島根県民会館	島根県松江市殿町 158
島根県立図書館	島根県松江市内中原町 52
島根県立武道館	島根県松江市内中原町 52
中山神社拝殿	岡山県津山市一宮 695-2
中山神社幣殿	岡山県津山市一宮 695-2
妙鑑寺位牌堂	山口県山口市大内矢田南八丁目 53
旧鈴木家住宅主屋	愛媛県松山市三津一丁目 174 他
旧鈴木家住宅離れ	愛媛県松山市三津一丁目 174 他
岩松家住宅	福岡県北九州市小倉北区長浜町 264
浦野醤油醸造元主屋	福岡県豊前市大字八屋 1341-1
浦野醤油醸造元塀	福岡県豊前市大字八屋 1341-1
料亭さとう別荘玄関棟	福岡県小郡市小郡字下町 1281-1
料亭さとう別荘広間棟	福岡県小郡市小郡字下町 1281-1
料亭さとう別荘門	福岡県小郡市小郡字下町 1281-1
観潮橋	長崎県佐世保市早岐二丁目～有福町
作田家住宅主屋	熊本県八代市本町二丁目 5-3 他
作田家住宅蔵	熊本県八代市本町二丁目 5-6
新麴屋柏原家住宅中庭塀	熊本県宇城市小川町小川字上刈萱 58-1
足達家住宅主屋	熊本県阿蘇郡産山村大字大利字大利北向 1406
宮田本店石蔵	宮崎県日南市大堂津四丁目 4737-1 他
屋久島灯台	鹿児島県熊毛郡屋久島町永田字瀬切 4143-3
屋久島灯台石塀	鹿児島県熊毛郡屋久島町永田字瀬切 4143-3

2-②重要文化財（建造物）の現状変更の許可等について（報告・答申）

2 件

2-③史跡名勝天然記念物保存活用計画の認定について（諮問・答申）

1 件

2-④史跡等の現状変更の許可について（諮問・答申）

1 4 5 件

2-⑤重要文化財（美術工芸品）の現状変更の許可について（報告・答申）

4 件

2-⑥重要文化財（美術工芸品）の保存活用計画の認定について（諮問・答申）

1 件

【島谷会長】 続きまして、その他の2番目にあります高輪築堤跡が出てまいりまして、これについての説明を、山下主任文化財調査官よりお願いをしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【山下主任文化財調査官】 高輪築堤の現状についてということで御報告をさせていただきます。

資料は、お手元の10でございます。横長の資料でございます。

もう既に、新聞報道等でも御存じの先生方もおられるかと存じますが、この高輪築堤は、資料1枚目でございますが、明治5年10月に我が国初の鉄道が新橋・横浜間に開業した際、本芝から高輪海岸を経て品川停車場までの約2.6キロの間、海上に線路を敷設するために築かれたものでございます。

工事は、お雇い外国人の英国人、エドモンド・モレルの指導によって、民部省鉄道掛、後の工部省鉄道寮が担当し、完成は明治5年9月という、開業直前の時期でございます。

近代鉄道創業期の遺構が良好に残っており、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、極めて重要ではないかと考えてございます。

この経緯でございますが、昨年8月に、ここは高輪ゲートウェイの駅前でございます。JR東日本による商業施設建設前の試掘調査中に発見されたものでございます。

その後、地元港区ですが、JRに対しまして、遺構の現地保存を要望しております。JR東日本では、これは国家戦略特区の認定を受けて実施する商業施設、令和6年オープンを目指しながら、遺跡の保存方法を関係機関と協議中というような状況でございます。

また、本年2月16日には、私ども萩生田文部科学大臣が現地を視察しております。これは新聞報道にもよく出ているものでございますほか、学術団体の日本考古学協会をはじめ、多数の学術団体が、JR東日本に対しまして遺跡の保存を求める要望書を提出するといった状況でございます。

資料1枚目のところでございますか、これは、よく知られている錦絵でございます。汽車が海上を走ってございまして、ちょうど橋の部分でございます。陸地側と海との物資の輸送・搬出入のために、高輪海岸沿いには2か所、橋が設けられておりまして、今回見つかったのは7番目、そして、現在の品川駅のところに8番目の橋梁があったというものでございます。

右の写真が、ちょうど橋の部分でございまして、第7橋梁部、新橋の駅から7番目の橋梁だということでございますが、の状況でございます。

おめぐりいただきますと、こちら、品川区のほうで作成しました現地見学会の資料でございま

す。明治5年は、この海沿いに築堤を施しましたものでございますが、その後、現在に至るまで、埋め立てられている状況でございまして、資料の右側のような状況でございます。今日は陸地となっておりまして、海から離れているものでございますが、今回、この再開発の中で、その遺跡が見つかったというものでございます。

もう一枚おめくりくださいませ。

上のほうに横長に地図がございまして。先年開業いたしました高輪ゲートウェイの駅前がございまして。その前後、南北方向に見つかっていると。昔の京浜東北線、山手線が走っていた部分でございまして、これがつけ替わったということで発掘調査が行われたものでございます。

明治5年創業当初、これは複線のための幅で造られたものでございます。当初は単線で走り、後に、すぐ、2線化され、その後、明治二、三十年代には、陸側に1線分、拡幅されて3車線になったといった状況でございます。そういった状況が確認できてございます。

石垣は、お台場の石でありますとか、ちょうど、この高輪海岸沿いが往時の東海道でございまして、そのところの横は、海のところには石垣を施しております。そういったものを転用したということが記録で分かってございます。

もう一枚おめくりください。現在のJR東日本による開発計画でございまして。

北側、田町側のほうから番号を振りまして、街区が連続してございます。品川ゲートウェイの駅のところが、ちょうど4街区という、品川新駅ゲートウェイの駅でございまして、それから左側、下側に行きますと、第3街区というのがございまして。写真にございまして第7橋梁は、ちょうどこの辺りで見つかっているものでございます。

またおめくりくださいませ。これは、萩生田文部科学大臣が2月16日に視察をしたときの状況でございまして。ちょうど橋の写真、橋の橋梁部分がよく残っている状況が、また、この写真でもお分かりになるのではないかと思います。

なお、関連の遺構でございまして、最後の紙でございまして、旧新橋停車場跡、同じく明治5年創業のときの鉄道の起点になった駅でございまして。こちらは、汐留の再開発によりまして大規模に発掘が行われまして、もともと、ごく一部が指定されていたものが、平成8年に拡大して追加指定をして今日に至っています。現在、駅舎が復元されて、利活用されているといった状況でございまして。

高輪築堤の現状につきまして、非常に緊急性も高い、重要なものだということでありまして、現状につきまして御報告させていただきました。

現状につきましての御説明は、以上でございまして。

【島谷会長】 どうもありがとうございました。

これにつきまして、御質問、御意見はございますでしょうか。

【藤井委員】 私、港区の委員でありまして、ちょうどこのとき、審議会の会長をやっていました。これはすごい遺跡が出てきて、びっくりしました。かなり前から遺跡の状況を知っていましたが、ようやく公表されたのですね。下交渉も随分、港区はJRと交渉しているのですけれども、考古学の先生中心に。

それで、今日のレジュメ、このペーパーで御覧のとおり、要するに、日本初めての鉄道の遺跡がそのまま出てきたというので、これは開けてみてびっくりなのです。こんないい状態で第一級の近代遺跡が保存されていたということ。

その後の線路の整備においても、どうも国鉄が、これを破壊しないように路線を造っていたらしいということなのです。橋脚をそのような形で造ったらしいというので、国鉄の技術者たちの心意気みたいなものも、どうもあるらしいということを伺っています。

というので、日本の近代の第一歩ですよ。その遺跡がそのまま出てきたというので、これは非常に重要な遺跡です。

ですから、古代の長屋王の邸宅に匹敵するような発見ではないでしょうか。近代工学上の最大の発見の1つではないでしょうか。

【島谷会長】 ありがとうございます。

【佐藤委員】 今、藤井委員のおっしゃったとおりで、錦絵にある状況が、明治初年の日本の近代化を示す遺跡として、明確に迫力ある形で見られるということです。これはぜひ、残していただきたいという声があるということです。ぜひとも、全部というのは難しいのかもしれないけれども、しかるべきところは、やはり、保存できるようにしていただきたい。

私は、開発に当たって、今の技術をもってすれば、いろいろな形で開発と遺跡が共存できるのではないのかと思います。この図は、私は初めて見たのですけれども、区画の一部には、港区の公園にするべき土地もあるので、そのようなところとやりくりするということもあり得るかもしれない。これだけインパクトのある遺跡であり、新聞報道もなされ、いろいろな学会の要望も出ているということでもありますし、また、鉄道ファンの方もものすごく重要視されると思いますので。しかも、今回は、かなり広い範囲の開発の中だから、その中でやりくりしていただいて、何らかの形で、これからも目に見えるような形で整備、そして活用していただきたい。上手に活用することが可能だと思うので、ぜひ保存していただきますようお願いいたします。

【島谷会長】 今、両先生からそのような案が出ましたが、私もまさにそのとおりだと思っておりまして、この築堤の遺跡の保存については、もう緊急で取り組んでいかなければいけない問題だと思います。JRとしても開発をしたいというのは、物すごくよく分かるのですけれども、本

当に1回埋まっているので、近代化遺産というものではないとは思いますが、こういったものは、歌にもある「汽笛一声新橋を」に関連するものがまさに残っているわけですから、これはぜひ保存していただきたいと思っております。

それで提案なのですが、この文化財分科会として建議を取りまとめて長官に、これは、我々が言わなくても残すように努力はしてくださると思うのですが、文化財分科会からの提案があれば、また後押しになるのではないかと思いますので、建議の案をちょっと考えましたので、事務局より各委員に配付していただければと思います。

しばらく時間を置きますので、各員におかれましては、この建議の案を御覧いただきまして、御意見等あればお願いをしたいと思います。

(建議案配付・検討)

【島谷会長】 文末は「要望する」ぐらいですかね。

【佐藤委員】 もっと強く「求める」では。

【島谷会長】 はい、「求める」ですね。

高輪築堤については、折に触れて、みんな知っていたわけですから、「本日、報告を受けた」と言うよりも、「詳細に」が入ったほうがよりいいのではないのでしょうか。

【宮崎委員】 もう一つの案としては、築堤をどこか別のところにそれを持って行って示したいというような案が出ているということなのですか。

【山下主任文化財調査官】 遺跡の場合は、大地に造られるものでございますので、そこを1回切り離してしまうと、価値がなくなってしまう。

【佐藤委員】 その場所にあることに意味がある。

【藤井委員】 過去に長屋王邸の跡を壊してしまったという事件があります。あの遺跡を壊したことは日本の歴史にとって、大きな大失策だったと、今になって思います。

だって、あれは、もうないわけです。あのようなことが起きるのだから、これがそうなったら2つ目ですよ。

【宮崎委員】 先ほど申し上げたのも、このことがあったので、その話を出したのですが、長屋王邸のようなことがこれからもあり得るかもしれません。そのような失敗は繰り返してほしくないと思っております。

【藤井委員】 JRは東京駅を残したではないですか。あれも壊すという話が1980年代頃から何度も繰り返して議論されてきました。最終的には重文になり、自己負担で直した。それが東京にとって、あるいは日本国にとって、ものすごく重要な修理だった、保存活動だったということをしてJRは知っているはずですよ。第2の東京駅と考えるべきだ。

【島谷会長】 文末を「期待する」から「求める」に改めようということになっているのですが、委員長一任にさせていただきますでしょうか。

【薦田委員】 結構でございます。よろしくお願いいたします。

【佐藤委員】 第2の Paragraph で、「我が国の歴史を理解する上で欠くことのできない遺跡である」というのは、史跡の指定基準でもあるのですが、どこかに「国民的な遺産」だということを示して頂ければありがたい。つまり、土地は所有者の方がお持ちだけれど、遺跡としては国民の財産なんだということが、どこかにあるといいと思いました。

【島谷会長】 おっしゃるとおりですね。

【佐藤委員】 「国民的な文化遺産であることから」とか。

【島谷会長】 では、最終的には調整をしていくということよろしいでしょうか。

【佐藤委員】 お願いします。

【島谷会長】 時期については、来週早々になるかとか、その辺はキャッチボールしながらと思いますので、まとまりましたら、またお送りして、御了解いただければと思っております。

いろいろ御意見を頂きまして、ありがとうございました。とにかく、必要なものであるということで委員会としては一致したと認識しております。

高輪築堤について

令和 3 年 3 月 1 9 日 文化庁

1. 概要

高輪築堤は、明治 5 年 10 月に我が国初の鉄道が新橋～横浜（現・桜木町）間に開業した際、本芝から高輪海岸を経て品川停車場までの約 2.6 キロの間、海上に線路を敷設するために築かれた鉄道構造物。

工事はイギリス人技師エドモンド・モレルの指導のもとで民部省鉄道掛（後に工部省鉄道寮）が担当。完成は明治 5 年 9 月。鉄道創業期の遺構が良好に残っており、明治日本の近代化に関する遺跡として、産業史、鉄道史、土木史上重要。

2. 経緯

- 令和 2 年 8 月、JR 高輪ゲートウェイ駅前の JR 東日本による商業施設建設前の試掘調査中に、明治 5 年の新橋～横浜間の鉄道の築堤を発見。
- 令和 2 年 8 月、令和 3 年 2 月、港区は JR に対し、遺構の現地保存を要望。JR 東日本は、国家戦略特区の認定を受けて実施する商業施設の令和 6 年（2024 年）オープンを目指しつつ、遺跡の保存方法を関係機関と協議中。
- 令和 3 年 2 月 16 日に萩生田文部科学大臣が現地視察。
- 日本考古学協会等も、JR 東日本に対して、遺跡の保存を求める要望書を提出。
- 旧新橋停車場跡は、昭和 40 年に国の史跡に指定。



明治 5 年（1872 年）の錦絵



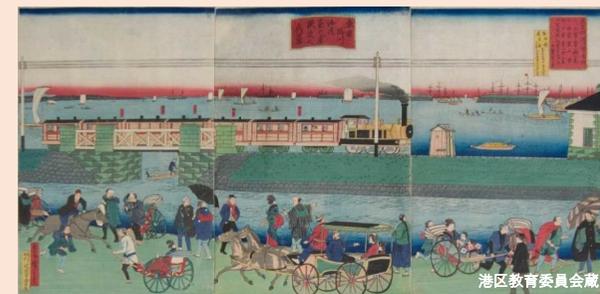
今回発見された築堤の一部（第 7 橋梁部）

○高輪築堤とは

高輪築堤は、明治5年（1872年）に我が国初の鉄道が開業した際に、海上に線路を敷設するために築かれた鉄道構造物です。明治政府は、明治2年（1869年）に、首都東京と開港場であった横浜を結ぶ約29kmの鉄道建設を決定しました。しかし一説によると、高輪周辺の土地は国防上必要であるとの理由で兵部省が鉄道当局への引き渡しを拒んだため、本芝から高輪海岸を経て品川停車場に至るまでの約2.7kmの区間は海上に築堤を建造し、その築堤の上に列車を走らせることとしました。

工事はイギリス人技師エドモンド・モレルの指導のもとで民部省鉄道掛（のちに工部省鉄道寮）が担当し、石垣の石材には台場や高輪海岸の石垣等が使用されています。一度埋め立てた土砂が波に流されて築堤が崩壊するなど難工事となり、完成したのは正式開業直前の明治5年（1872年）9月のことでした。今回発見された第7橋梁を含む第5～第8の4つの橋梁は、この地域の住民が漁業や商売品輸送のための舟を出入りさせられるように設置されたものです。

高輪築堤は、我が国の在来技術と西洋技術の折衷をみることのできる貴重な鉄道構造物といえます。



三代歌川広重「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」明治5～6年（1872～73年）頃

○高輪海岸の歴史

現在の第一京浜国道は、江戸時代、東海道として知られており海岸線を通る主要幹線道路でした。特に泉岳寺周辺には、東禅寺・泉岳寺だけでなく、三田の寺町としても知られるほど、寺社が多く集積する地域でした。「高輪ゲートウェイ」の駅名の由来にもなった「高輪大木戸跡」は、江戸の玄関口として設置された木戸を支える石造構造物です。この大木戸跡が残されていることから、この地域が江戸の周縁部であったことがわかります。

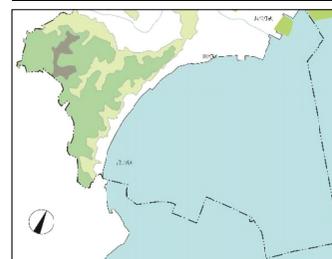
この地域は、赤穂浪士で有名な泉岳寺、幕末に黒船を迎撃するために建設された台場、そして今回出土した高輪築堤を走る鉄道など、江戸から明治初頭にかけて、多くの名所がある地域として錦絵などにも残されています。

○高輪築堤と海面埋立の歴史

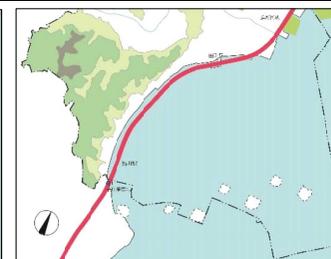
明治2年（1869年）11月	新橋～横浜間の鉄道建設決定
明治3年（1870年）10月	高輪築堤工事着手
明治5年（1872年）5月	品川～横浜（現 桜木町）間仮開業
9月	高輪築堤完成
10月	新橋～横浜（現 桜木町）間正式開業
明治9年（1876年）12月	新橋～品川間複線化
明治32年（1899年）12月	新橋～品川間3線化（築堤拡幅）
大正3年（1914年）	品川車両基地部埋立工事完了



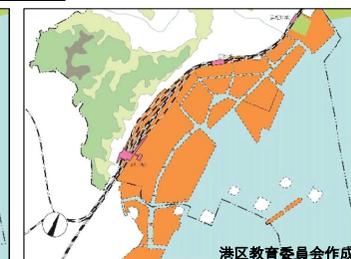
明治40年（1907年）頃の高輪築堤



江戸時代の海岸線



明治5年（1872年）鉄道開業時



昭和戦前期

港区教育委員会作成



勝川春扇「浮絵 高輪之図」文化3～文政2年（1806～1819年）



内務省地理局「実測東京全図」明治11年（1878年）（部分）に加筆



三代歌川広重「東京写真八景高輪海岸の月夜」明治11年（1878年）

高輪築堤より東側の芝浦・港南地区は、明治から昭和にかけて埋め立てられた土地です。この埋め立てられた土地に設けた車両基地は、鉄道輸送需要の増加に伴い拡充が繰り返し行われ、最終的には約1000両もの車両を収容できる巨大基地となりました。

しかし、夜行列車（ブルートレイン）の減少等、輸送体系の変化に対応するため平成21年（2009年）より車両基地の再編に着手し、新たに生まれたエリアに品川まちづくりの核である「高輪ゲートウェイ駅」が令和2年（2020年）3月に開業しました。



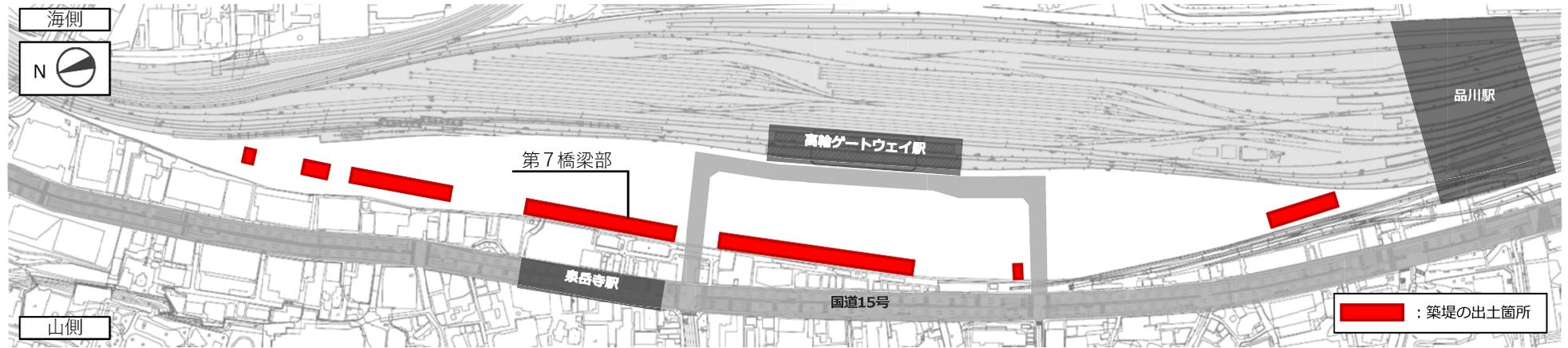
鉄道車両基地 平成20年（2008年）頃



高輪ゲートウェイ駅開業 令和2年（2020年）

○高輪築堤出土の経緯

高輪築堤は、平成31年（2019年）4月、品川駅改良工事の際に石垣の一部が発見されました。この発見は、周辺の埋め立てに際して既に取り壊されていると考えられていた高輪築堤の残存を確認するきっかけとなりました。築堤が開発計画エリア内に残存している可能性があると考え、令和1年（2019年）11月の山手線・京浜東北線の線路切換工事完了以降、築堤の残存状況を確認する試掘調査を実施しました。その結果、旧山手線・旧京浜東北線の線路下より高輪築堤が見つかりました。石垣上部の石は取り除かれているものの、開業当時の線路に敷かれたバラストが確認されるなど、比較的良好な状態で残存していることを確認しました。現在は築堤全体を検出する調査のほか、一部で築堤の内部構造等に関する調査を実施しています。



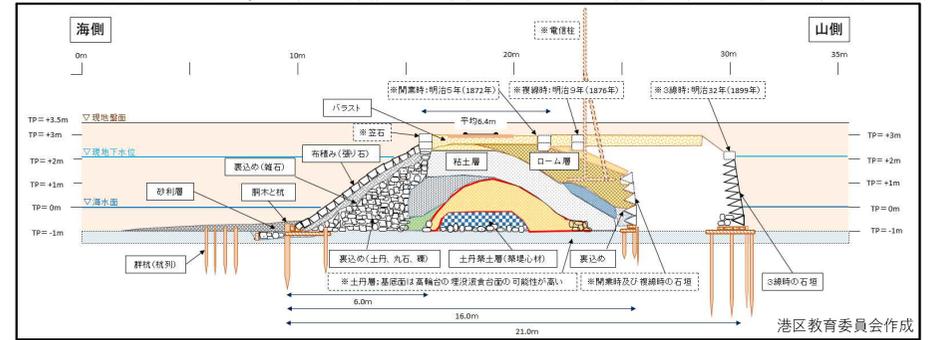
※令和2年（2020年）12月時点 JR東日本作成

○築堤部の検出状況

海側の石垣は、最大で15段確認しています。石垣の土台は角材として加工した「胴木（土台木）」で石を受け、その上部は約30度の傾斜で、石材を1段ずつ並べる「布積み」を用いて積み上げています。一方、山側では石を斜めに使って積み上げる「谷積み」を用いて積み上げられており、明治32年（1899年）の3線化に伴い拡幅された際のものであると考えられます。このほかにも胴木のさらに海に「群杭（杭列）」が確認されており、築堤を支えた構造物の一部だと想定しています。

○築堤部の内部構造想定（先行調査部1断面から検討）

築堤部は、堤の芯となる部分を土砂によって埋め立てた後に盛土し、海側と山側に石垣を積み上げておりと想定しています。今後内部構造の確認とそれらの役割に関する調査等を行います。



高輪築堤内部構造想定図（※印は現時点未確認）

○第7桥梁橋台部の検出状況

築堤の一部を切って設けられた桥梁の橋台部分です。横長の石を同じ列に長手と小口を並べるブラス積みが用いられています。石の面を観察すると、開業時（手前）の表面は斜め筋状の叩きが丁寧に施されている（すだれ仕上げ）のに対し、山側（奥）は荒い打ち欠きが残るのみです。この違いから、山側は3線化に伴い拡幅された際のものであると考えられ、開業時の山側の石垣は、拡張した石垣に隠れている可能性があります。石材の接着には、灰白色の漆喰目地が用いられており、丈夫に作られています。内部構造は現時点ではわかっていません。



■計画概要

計画地	東京都港区港南二丁目、芝浦四丁目、高輪二丁目及び三田三丁目各地区内					
地域地区等	準工業地域、商業地域、防火地域、品川駅周辺地区地区計画	指定容積率	400%、600% (加重平均408%)			
都市再生特別地区の区域面積	約9.5ha	基準建蔽率	60%、80%			
街区別諸元	全体	1街区	2街区	3街区	4街区	
計画容積率 ※1	約960% (約930%)	約820% (約650%)	約310%	約1350%	約1020%	
敷地面積	約72,000㎡	約12,700㎡	約8,000㎡	約13,000㎡	約38,300㎡	
延べ面積 ※1 (容積対象床面積 ※1)	約851,000㎡ (約690,200㎡)	約149,000㎡ (約103,700㎡)	約31,000㎡ (約24,300㎡)	約211,000㎡ (約174,500㎡)	約460,000㎡ (約387,700㎡)	
主要用途	—	住宅、教育施設、 駐車場等	文化創造施設、駐車場等	業務、商業、 生活支援施設、 熱源機械室、駐車場等	業務、ホテル、商業、 コンベンション、 カンファレンス、 ビジネス支援施設、駐車場等	
階数/最高高さ ※1	—	地上45階、地下3階 /約173m	地上6階、地下4階 /約45m	地上31階、地下5階 /約167m	地上30階、地下3階 /約164m	
駐車 等 台 数	自動車(うち荷捌き) ※2	約2,290台 (約56台)	約420台 (一)	約90台 (約8台)	約420台 (約10台)	約1,360台 (約38台)
	自動二輪	約115台	約25台	約5台	約25台	約60台
	自転車	約3,030台	約1,150台	約80台	約570台	約1,230台
予定工期	2019年度 (平成31年度) ~ 2024年度 (平成36年度)					

※1 東京都国家戦略特区整備事業（国家戦略特別区域法第16条）運用基準に基づき算出した数値を容積率の最高限度とした場合の数値を記載する。計三容積率の（ ）内は、都市再生特別地区で定める容積率の最善強度の数値を記載。
 ※2 港区において、港区低床車まちづくり計画の改定及び駐車場整備義務に関する条例が制定された場合、港区駐車場地域ルール（付台数等の適正化・集約化）の方針に基づき駐車場計画（台数・車室等）を深度化し、関係行政と協議・調整の上決定する。

■イメージパース

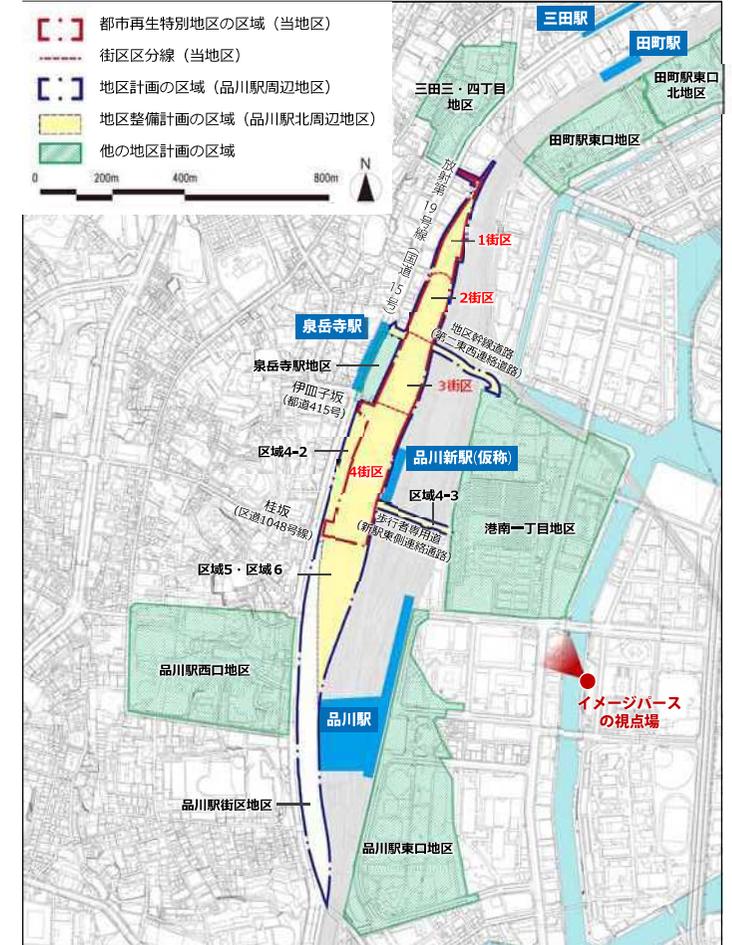
芝浦港南地区（東側）から計画地方面（北西側）を望む。



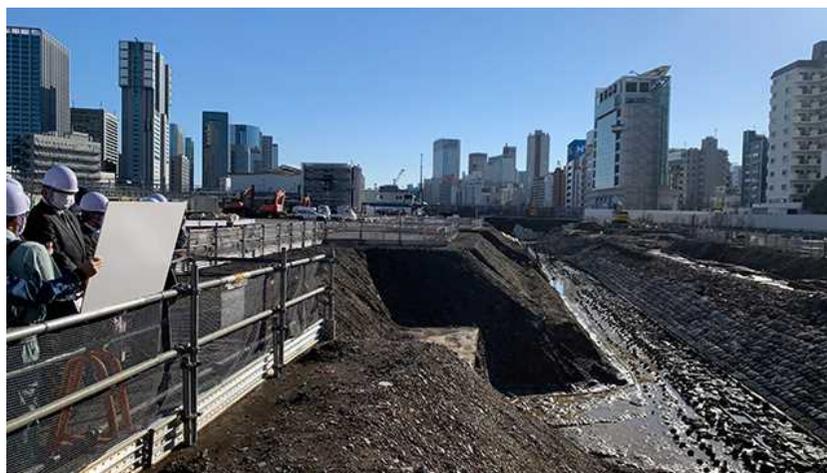
■配置図 S:1/5000



■位置図 S:1/15000



萩生田文部科学大臣 視察の様子（令和3年2月16日）



国指定史跡 旧新橋停車場跡

所在地：港区東新橋 1-5-3

指定年月日：

昭和 40 年 5 月 12 日

平成 8 年 12 月 10 日 一部解除・追加指定・名称変更

平 12 年 3 月 27 日 追加指定・一部解除

管理者：公益財団法人 東日本鉄道文化財団

解説：

明治 5 年（1872）、日本初の鉄道は新橋駅を起点に横浜駅までの区間が開業しました。その後、東京駅の開業に伴い烏森駅が新橋駅と改称し、元の新橋駅は貨物専用の汐留駅となりましたが、昭和 61 年、貨物駅の廃止に伴い歴史に幕を閉じました。

平成 3 年度から 12 年度に実施された汐留地区の再開発に伴う発掘調査により、日本最初の鉄道駅としての全貌が明らかになりました。ホームや駅舎の基礎のほか、お雇い外国人の宿舎の跡なども発掘され、西洋皿や洋酒ビン、切符や汽車土瓶など鉄道に関連した様々なものが出土しました。

現在は、ホームや駅舎の基礎などを保存して、一部が観察できるようにしてあります。また上屋として開業当時の建物外観を復元しています。建物内には「鉄道歴史展示室」が併設され、発掘調査による出土資料や絵図面などにより、当時の様子を知ることができます。



復元された駅舎建物



ホーム跡

（出典：東京都文化財情報データベース）