

シンポジウム ～高輪築堤を考える～

概要集

東京都港区高輪の再開発に伴う発掘調査で見つかった築堤跡は、明治5年、新橋・横浜間に建設された日本最初の鉄道の一部で、海上に敷設された線路として世界でも稀な遺跡です。今この遺跡が消滅の危機に直面しています。

近代日本の発展を担った高輪築堤について、その重要性を広くアピールするとともに、再開発予定地内で今後も確認されるであろう高輪築堤跡および鉄道遺跡の保存と活用を市民と一緒に考えるため、4月16日に「シンポジウム～高輪築堤を考える～」を開催しました。本冊子は、その概要を紹介するものです。

シンポジウム要項

◆2022年4月16日（土） 13:30～16:30 オンライン開催

◆基調講演

谷川章雄（日本考古学協会）

◆パネルディスカッション

谷川章雄（日本考古学協会）

老川慶喜（鉄道史学会・立教大学名誉教授）

伊東 孝（日本イコモス国内委員会、産業遺産学会）

吉田政博（日本歴史学協会）

青木 敬（國學院大學）

辻 秀人（日本考古学協会会長）

◆主 催：日本考古学協会

◆共 催：産業遺産学会・鉄道史学会・日本歴史学協会

◆後 援：考古学研究会



一般社団法人

日本考古学協会

The Japanese Archaeological Association

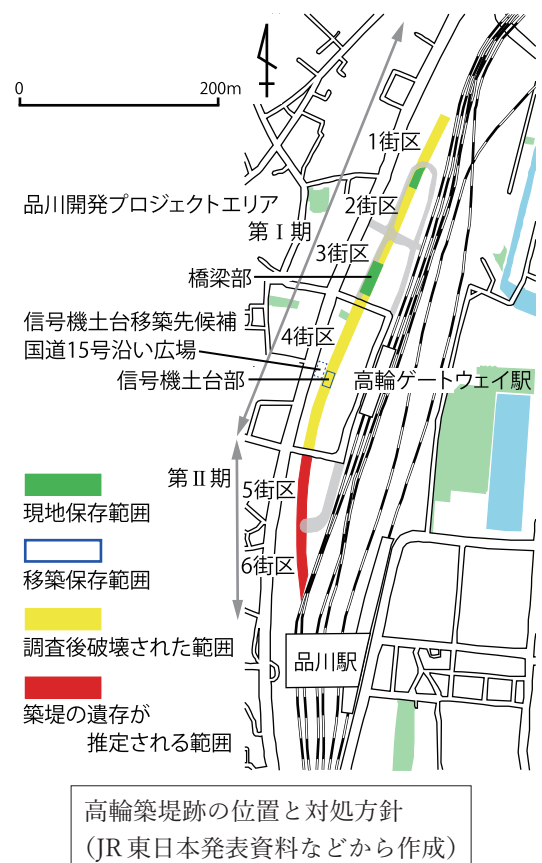
2020年12月に、日本で最初の鉄道であり、海上に構築された高輪築堤が、発掘調査で姿を現したことが報じられました。近代日本を支えた鉄道を代表する遺構であり、その重要性は明確でした。この高輪築堤は、JR東日本が進める品川開発プロジェクトに先立つ調査で発見され、工事で壊されてしまうことになっていました。日本考古学協会も含め、多くの学会などから、保存し後世に伝えていくべきという声があがりました。

しかしJR東日本は、計画を抜本的に見直すことなく、一部だけを保存する方策をとります。2021年4月にJR東日本は、公園となる1街区の一部と橋梁跡が発見された3街区の一部についてのみ現地で保存、4街区で発見された信号機の付近は近くに移築、それら以外は破壊するという対処方針を示しました。現地に保存される区域は、2021年秋には国の史跡に指定されました。しかし発見された高輪築堤の大部分では、築堤内部の構造を調べる、解体しながらの調査が進められ、永遠に姿を消してしまいました。

「品川開発プロジェクト」は、2期に分けて進められる計画です。現在の事業は第1期分であり、1街区から4街区までが対象区域です。品川駅に近い南側の5街区と6街区は、第2期分の対象地区となります。この5街区と6街区にも、築堤跡が残っていることが確実と考えられます。高輪築堤跡の保存をめぐる問題は、終わったことではなく、5街区と6街区の築堤跡を、どのように保存して活用していくかという大きな課題が残っているのです。2022年の1月（日本での公表は2月）には、世界文化遺産の諮問機関となっているイコモス（ICOMOS、国際記念物遺跡会議）から、高輪築堤跡にヘリテージ・アラート（遺産危機警告）が出されました。高輪築堤跡が、世界遺産にも相当する重要な遺産でありながら、消滅の危機に瀕しているとして、その保護を訴えたものです。

今回のシンポジウムは、高輪築堤の価値をあらためて認識していただくとともに、5街区と6街区に残された築堤跡を、保存し将来に伝えていく必要があることを、広く訴えるために企画したものです。開発と遺跡の保存は、必ずしも対立するものではありません。遺跡を保存しながら、新たな町造りに活かしていく方法もあるはずで、その可能性を探っていくことも重要な課題です。

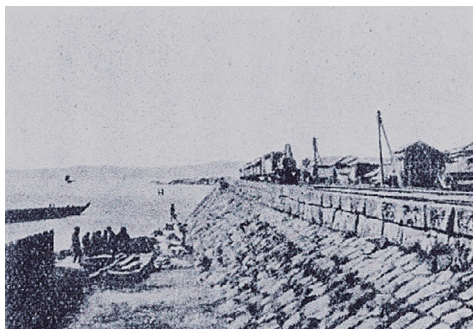
シンポジウムの要項は、表紙に記したとおりです。基調講演では、谷川先生に築堤の調査成果と課題をお話いただきました。続いて、5名のパネラーの方々に、それぞれの立場から考える築堤の重要性を提起していただいたのち、意見交換を行いました。コロナ禍のなか、オンラインで開催したシンポジウムには、およそ400名の方々にご参加いただきました。質問も多数寄せられ、主要な質問には、本冊子にも回答を掲載しました。本冊子はシンポジウムの概要を伝え、5・6街区に残された高輪築堤跡の保存と活用を、広く訴えるために作成しました。ぜひご活用ください。



高輪築堤は、明治5年（1872）に日本で初めて新橋・横浜間に開業した鉄道に敷設された、世界的にも珍しい海上築堤である。高輪築堤跡は日本の近代化遺産を代表する遺跡であり、日本の近代史・鉄道史・土木史・産業史上重要な位置を占めている。

高輪築堤跡の遺構は、2019年4月に品川駅改良工事中に発見され、2020年2月からJR東日本の「品川開発プロジェクトエリア（第Ⅰ期）」約1.3kmの範囲の試掘調査、遺構の検出調査が行われた。その結果を受けて、2021年4月に第7橋梁橋台部・築堤部約80m、公園隣接部の築堤部約40mを「現地保存」し、信号機跡を含む約30mを「移築保存」することが決定され、5月から「現地保存」を除く範囲の「記録保存」調査が実施された。検出された遺構は、開業期（明治5年）・複線化期（同9年）・3線化期（同32年）の高輪築堤跡、錦絵の風景をそのまま残す第7橋梁橋台部、南横仕切堤、信号機跡などである。9月には、国史跡「旧新橋停車場跡」に高輪築堤跡の現地保存の範囲を追加指定し、名称を「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」とした。

今後の課題としては、①「記録保存」調査の報告書の作成、②国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」の保存活用計画の策定、③5・6街区及びそれ以南（第8橋梁、南北横仕切堤、旧品川停車場を含む範囲）の遺構の保存があげられる。



1 明治40年頃の高輪築堤
（『芝区誌』東京市芝区 1938）



2 海側（東側）石垣〔明治5年（1872）〕（北から）



3 海側（東側）石垣〔明治5年（1872）〕（南から）



4 第7橋梁橋台部〔明治5年（1872）・32年（1899）〕



5 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）港区立郷土歴史館蔵〕



6 信号機跡（海側・東側から）

「高輪築堤」とは、大蔵省編『工部省沿革報告』（1888年）が、「(明治三年)六月芝田町旧鹿兒島藩邸ヨリ高輪海岸ニ沿ヒ、品川駅界マテ海面埋立ヲ起工ス」と記述しているように、新橋～横浜間鉄道の一部で、海面を埋め立てて線路を敷設した部分である。その経緯については、明治期の鉄道行政を一手に担っていた井上勝が、のちに「斯くて兵部省は用地附近の測量さへ拒絶する始末なりしかば此の上市内の民家を取払ひ諸邸地を徴用し官民幾多の反抗に出逢はんよりは寧ろ無関係の敷地を求むるに若かずとて高輪の水面を埋立て線路用地とせられたり」（井上勝「帝国鉄道創業談」1915年）と述べている。

鉄道の「政治、経済並社会百般の制度、事物に及ぼしたる影響の顕著なるものあり」と言われているが（鉄道院編『鉄道の経済及び社会に及ぼしたる影響』1916年）、高輪築堤はその最も初期の遺構である。当然将来に伝えられるべき文化財であるが、国家戦略特区の開発計画に阻まれて現地保存できるのは遺構の一部にとどまった。国有鉄道は、鉄道記念物の制度を定めたりして鉄道遺産の保存に熱心であっただけに、このような結果は残念である。都市の埋蔵文化財を開発計画からどう守るかを早急に検討する必要があるだろう。

日本イコモスと産業遺産学会のとりくみ

伊東孝（日本イコモス、産業遺産学会元会長）

今回のシンポジウムでは、日本イコモスと産業遺産学会でおこなってきた高輪築堤の保存活動に絞って、以下の報告をおこなった。1)新橋～横浜間：開業当初の遺構を求めて、2)海外の海上築堤、3)国際ICOMOSのHeritage Alertとは？1)2)は産業遺産学会のワーキンググループ(WG)の、3)は日本イコモスの活動成果である。

1)については、産業遺産学会でいち早く保存の要望書を文化庁やJR東日本などに提出したこともあり(2020年12月)、要望書の出っぱなしで終わらせないことやその後のフォローをする狙いもあって、WGを立ち上げた。本来ならば高輪築堤の発掘調査に立会いながらフォローすべきだが、かなわなかったため、高輪築堤の意義と価値を新橋～横浜駅間に残る遺構や現状から検討することにした。

2)は、高輪築堤はひょっとしたら世界最初の海上築堤？との問題意識で取り組んだ調査である。残念ながらアイルランドのベルファスト～ダブリン間にある海上築堤の方が30年ぐらい早い(らしい)ことが判明している。活動するには時間と費用がかかる。幸い、大成建設の自然・歴史環境基金の助成を受けることができた。

3)は、日本イコモスの働きかけもあって、国際イコモス本部がはじめてわが国に発出したアラートである(2022年1月28日)。見学を制限したことは、市民に高輪築堤の重要性を認識し、評価することを許さなかったことであり、あわせてJR東日本が工事を強行したことは、国および都の文化政策上、重大な問題であると警告した。このことは、国内外において最も遺憾な前例であり、将来に大きな禍根を残すと結論付けている。



海上築堤は、横浜にもあった！
「新橋横濱之間鉄道之図」部分(明治初期、国立公文書館蔵)

日本歴史学協会は、本報告において、「高輪築堤」を日本の近代化を牽引した創業期の鉄道の姿を示す貴重な遺構であり、日本近代史を象徴する重要な歴史遺産と評価した。その上で、歴史上重要な「高輪築堤」の喪失は、文化財保護行政上の大きな失点となることから、遺構の保存への英断を関係各位に要望した経緯を説明した。遺構の一部保存の結果については、「高輪築堤」の文化財（史跡）の本質的価値と、全面保存の必要性が関係各位に十二分に理解されなかった結果であると受け止めている点を述べた。

一方で、国史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」の指定によって、「高輪築堤」問題は新たな局面を迎え、保存・活用に向けた対応も一段階変化した状況へと移行したものとらえていることを強調した。今後は、「高輪築堤」のケースを受けて、重要遺構の文化財的評価、史跡指定の手続きにおいて、複合的・学際的な対応が必要と考える。とくに、近代考古学の確立と進展に加え、近代史研究の成果や近代史料の評価、土木工学の分析結果を十分に付加することが不可欠となることを提言したい。



2021年2月26日、日本歴史学協会等関連学会での見学会で撮影。現地で重要性を確認した。

高輪築堤の土木技術とその評価

青木敬（國學院大學）

高輪築堤の発掘調査では、先行調査部1で堤体の内部構造が確認できた。この部分の観察所見をまとめると、以下の2点に集約できる。

まず、幕末の品川台場で培った海上構造物の築造技術を利用した部分が認められる。具体的には、斜面を覆う石垣の構築技術や、海水の浸食による堤体の崩壊を防ぐため堤体外の海側に多数打設された杭などである。

次に、堤体が緩傾斜であることと、堤体内部に排水工（石垣裏の分厚い捨て石）を設ける点が大きな特徴である。いずれも近代以降の築堤技術に採用されるが、品川台場には認められない。では、これらの技術はどこからきたか。初代鉄道建築師長だったイギリス人技術者E・モレルや、イギリスで土木と鉄道技術を学んだ井上勝らの存在から、イギリス由来と考える。

以上を要するに、土木技術からみた高輪築堤は、近世の技術的達成であり、かつ近代的な技術の幕開けを告げる構造物といえる。



先行調査部1の堤体断面（青木撮影）
左端に浸透する海水を排水する捨て石がみえる。海側（左側）の堤体斜面は30°前後と、品川台場に比べると緩やかだ。

日本考古学協会は、高輪築堤が奇跡的に良好な保存状態で残されているということが明らかになるにつれて、極めて重要な遺跡だということで注視してきました。状況に応じて、会長声明、会長コメントを公表して、一貫して、近代史上重大な価値を持つ高輪築堤を現地に全面的に保存して欲しいと訴えてきました。また、JR東日本には事業計画の変更を求めてきました。残念ながら、結果として1～4街区のごく一部が国指定史跡として残され、信号施設が移設された他は壊されてしまいました。史跡指定範囲はきわめて不十分でした。高輪築堤は近代日本が歩み始めた時、国家として選択した大事業でした。これをお伝えするのに限られた範囲の保存ではまったく足りません。

今、5、6街区が未調査で、良好な状態で残されています。イコモスからは遺跡の危機を訴えるヘリテージ・アラートが出されました。イコモスも世界遺産に匹敵する価値を認め、保存を訴えているのです。

日本考古学協会は、5・6街区を現地に全面的に残してほしいと粘り強く主張していきます。また、築堤を生かし、文化財と共に生きる新しい街作りをする新しいコンセプトで保存を考えていただきたいと訴えていきます。

質問に答える

シンポジウムでは参加者から多くの質問や意見が寄せられました。代表的な質問に答えます。

Q1 宇治川太閤堤など、在来工法からの技術系譜は考えられないのでしょうか。

A 堤体の傾斜角が30°前後という点で宇治川太閤堤と高輪築堤とは似通っており、緩傾斜の堤体である点については、伝統的な築堤の系統を受け継いだ可能性も否定できません。いっぽう、宇治川太閤堤と高輪築堤とは石積みの技法で相違する点も少なくなく、増水時の越水を防ぐ河川堤防と、常時海水が浸透するため排水計画を組み込む必要がある海岸堤防とは、その構造が大きく異なるため、在来の技術以外の要素も考慮すべきと考えます。（青木）

Q2 高輪築堤の保存を巡って、鉄道ファンになぜ関心が広がらないのでしょうか。

A 鉄道ファンのみならず一般の国民の方にも関心が広がっていないように思います。ただ、私の周りには、鉄道ファンの方も含めて高輪築堤の見学会への参加を申し込んだが外れてしまってみられなかったという方がかなりおります。実際に見てみないともっと現地保存できないのかという考えは湧いてこないと思います。見学会がもっと行われていればもう少し関心が広がったかもしれません。（老川）

Q3 高輪築堤は、世界文化遺産「明治日本の産業革命遺産」に追加できるのではないのでしょうか。

A 「明治日本の産業革命遺産」には、ご存じのように副題に「製鉄・製鋼、造船、石炭産業」とあります。高輪築堤は、ストーリー的に乗らないのではないかと考えています。単独ではどうか、という話があります。発掘当時の800mがそのまま残り、さらに未発掘の500mを加えれば、その規模と保存状態から世界遺産の可能性は高かったと思います。しかしわたしどもでは、工事未着手の500mの保存に賭けています。（伊東）

高輪築堤の存在が確認されたのは2019年4月のことである。これは、JR東日本の品川開発プロジェクトによる品川駅改良工事の際に発見されたものだが、付近には「旧新橋停車場跡」などがあり、開発などによって掘削が行われれば築堤跡が、その保存状況はともかく、姿を現すということは明らかであった。このような近代化遺産を埋蔵文化財の範疇に加えるかどうか、現在文化庁でも議論が行われているところであり、その判断が難しいのは百も承知であるが、今回の事案は予め想定可能だっただけに、開発計画の最初の段階から開発側と協議を行うことができているならば、本来保存・活用が可能だった範囲はさらに大きかったのではないかという想いは、一個人としても禁じ得ない。まずこの点を押さえておきたい。

開発工事が進行する中、2021年2月16日に萩生田文部科学大臣が視察に訪れたことをきっかけとして、第7橋梁を中心に保存への動きが進み、5月29日には菅首相と萩生田文部科学大臣が視察に訪れ、史跡追加指定の諮問がなされ、同年9月17日の文部科学省告示によって「旧新橋停車場跡」に追加指定される形で高輪築堤跡の一部が国指定史跡となった。日本考古学協会・港区教育委員会をはじめとする各種の保存要望運動が国を動かし、その結果、開発者を動かしたということは間違いのないだろう。

しかし、史跡となったのは高輪築堤の一部にとどまり、依然として開発に伴う調査・工事は進行している。2022年1月28日にはイコモスからヘリテージ・アラートが出され、世界遺産に匹敵する文化財が破壊の危機にあることが訴えられた。これを受けて日本考古学協会は会長声明を出し、残されている5・6街区の保存を訴えたが開発の姿勢に変化はなく、そのまま築堤解体へと歩みを進めつつある。

高輪築堤そのものの文化財的価値については、シンポジウム当日の発表者の方々の話に集約されており、これらがかけがえのない国民的財産であることは疑いない。一部でも保存されたということで、これで重畳と捉えることはできない。文化庁の広報誌「buncul」（2021年8月23日発行）などには、すでにJR東日本が作成した高輪築堤跡の整備イメージが掲載されているが、文化庁をはじめ国の対応が足りないからこそ、ヘリテージ・アラートが出たのだということも肝に銘じておくべきである。今後とも史跡の保存・活用と両立する整備・開発を強く訴えていく必要があるだろう。

※イコモス（ICOMOS、国際記念物遺跡会議）から出された高輪築堤跡についてのヘリテージ・アラート（遺産危機警告）は、日本イコモス国内委員会の公式サイトに掲載されたpdfファイルで見ることができます（英文）。

<https://icomosjapan.org/media/heritagealert220217.pdf>

※高輪築堤跡の保存を求める、日本考古学協会の声明・要望書などについては、考古学協会公式サイトで閲覧することができます。

<https://archaeology.jp/category/top-entry/entry-voice/>

※考古学協会の常置委員会として埋蔵文化財をめぐる課題を担当している埋蔵文化財保護対策委員会の活動については、公式サイト「文化財保護」のページも参照してください。

https://archaeology.jp/category/protection/?post_type=protection

Takanawa Chikutei Maritime Railway Embankment - an offshore railway embankment built in 1982 currently facing the threat of destruction for an urban development project

Koji MIZOGUCHI (JAA Director)

In 1872, Japan's first railway line opened, connecting Shimbashi Station in Tokyo with Yokohama Station in Kanagawa Prefecture. The development of the railway system became one of the most important foundations of Japan's rapid modernisation. In 1869, the Meiji government decided to build a 29km railway connecting the capital Tokyo (former Edo) with the port city of Yokohama. However, the Ministry of War refused to hand over the land around Takanawa to the railway authorities on the grounds that it was needed for national defence, so it was decided to make a 2.7km section from Honshiba to Shinagawa Station via the Takanawa coast an offshore line, and run trains on the embankment. When construction was completed in 1872, the line on the embankment was a single track. Subsequently, it was double-tracked in 1876, and it was further increased to three tracks in 1899. Eventually, as the urban sprawl of Tokyo continued, the surrounding area was reclaimed and the embankment became buried and disappeared.

As JR East's redevelopment plan of the area became approved and got underway, excavations were carried out at the planned development site, and the remains of the embankment, which had been buried and preserved underground, were revealed in 2020. The state of preservation was so good that the foundations of a bridge, built to allow ships to pass through, remained intact as depicted in Ukiyo-e wood prints of the period and the foundation of a signal box was also almost completely preserved.

It was known that British technical assistance was provided for the construction of the railway in Japan. Investigations of the Takanawa embankment revealed that the newly introduced modern techniques were combined with traditional Japanese techniques to create an unparalleled maritime structure. The Takanawa maritime railway embankment is a historical legacy symbolising the Modernity of Japan, which concretely illustrates the characteristics of Japan's modernisation.

When the discovery of the Takanawa embankment was reported, a wide range of learned societies and academic communities, including archaeological, historical, railway history and industrial history societies, immediately recognized its historical importance and called for its preservation. However, the developer, the JR East company, refused to overhaul or review the plans and most of the sections in the first stage of the development were destroyed after the rescue excavation and recording. Only a small portion was preserved in situ. In January 2022, the International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), the advisory body for UNESCO, issued a Heritage Alert for the site. The Alert called for the protection of the site, recognizing the value of the site as a heritage site equivalent to World Heritage sites.

The development plan of the JR East Company comprises two phases, and the first-phase development, divided into four blocks, has now been completed with the destruction of most of the well-preserved remains of the Embankment as described above. The second phase of the development, yet to be commenced, will cover the fifth and sixth blocks, where it has been confirmed that the Embankment is buried as well preserved as the portions which had been destroyed in the first phase of the development. In April 2022, the Japanese Archaeological Association ('JAA') organised a symposium in collaboration with various learned societies and academic communities to promote the significance and in-situ preservation of the Takanawa Maritime Railway Embankment, and the present volume records its proceedings. The JAA will continue to appeal for the preservation of the Takanawa Embankment to the world at large.

発行：2022年12月21日

一般社団法人 日本考古学協会 Japanese Archaeological Association
〒132-0035 東京都江戸川区平井 5-15-5 (有)平井駅前協同ビル 4階