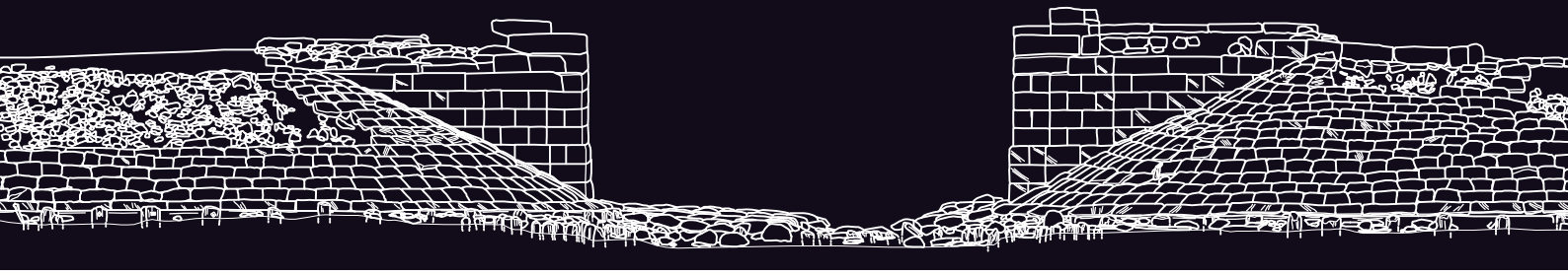
TAKANAWA-CHIKUTEI

概説 高輪築堤

港区教育委員会



概説　高輪築堤

港区教育委員会

口絵 1　第 7 橋梁 橋台部　国指定史跡範囲

口絵 2　街区公園予定部　国指定史跡範囲

口絵 3　上空から高輪ゲートウェイ駅・品川駅方面を望む。

口絵 4　海側（東）の石垣出土状況

口絵 5　海側（東）の石垣とバラスト

口絵 6　築堤拡幅後の山側（西）の石垣（石垣上部のコンクリートは、架線柱や高架橋の跡）

口絵 7　明治 5 ～ 6 年頃の高輪築堤を描いた錦絵。現在の品川駅付近

歌川広重（三代）「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」

口絵 8　高輪大木戸跡と高輪築堤

明治 11（1878）年　歌川広重（三代）「東京写真八景 高輪海岸の月夜」

高輪築堤の位置と歴史

高輪築堤とは、現在の田町駅の北（芝浦周辺）から現代の品川駅の南までの海上に築かれた鉄道用の堤のこと。明治５年の開業から50年ほど使われたのち、東京湾の埋め立てとともに姿を消していた。この度、品川車両基地の再編や高輪ゲートウェイ駅の新設を伴った大規模開発の中で令和２年に発掘された。

図 0-1 「古今東京名所 高なわ海岸の鉄道」
明治 16（1883）年 歌川広重（三代）

図 0-2 明治 40 年頃の芝浦から田町駅方面を撮影
（『芝區誌』より）

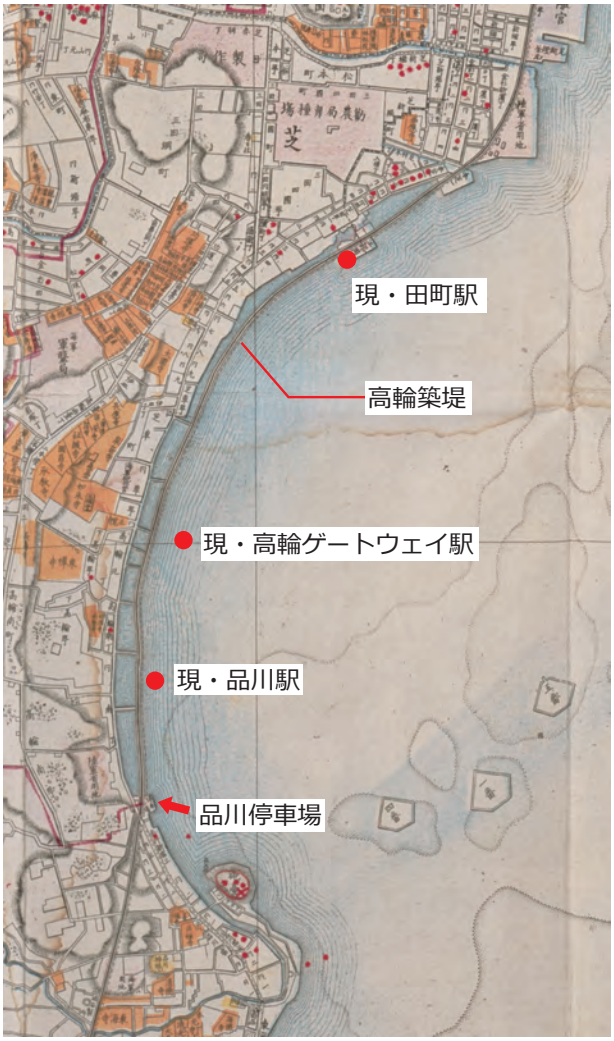
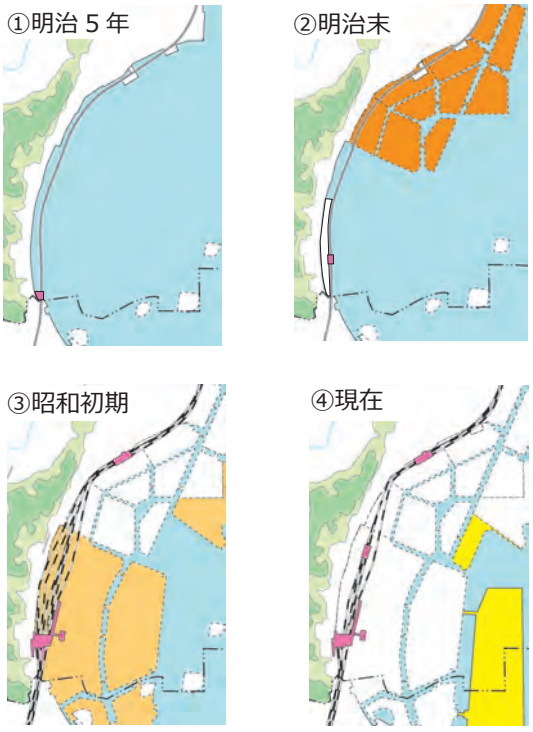


図 0-3 明治 11 年の地図
（実測東京全圖 明治 11（1878）年 内務省地理局）

鉄道と高輪築堤の歴史年表

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

図 0-4 東京湾埋め立ての変遷図



遺跡の発見範囲

南北全長約1.3㎞に及ぶ開発事業地は、6つの街区に分けられており、1～4街区を第Ⅰ期、5・6街区を第Ⅱ期工事として計画中。令和３年に、第Ⅰ期事業地については現地保存や移築、記録保存の範囲が決められ、同年9月17日に、現地保存となった街区公園部と第7橋梁橋台部が国の指定史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」となった。

図 0-5　２街区　街区公園予定部分（国指定史跡範囲）

図 0-6　３街区　第７橋梁橋台部（国指定史跡範囲）

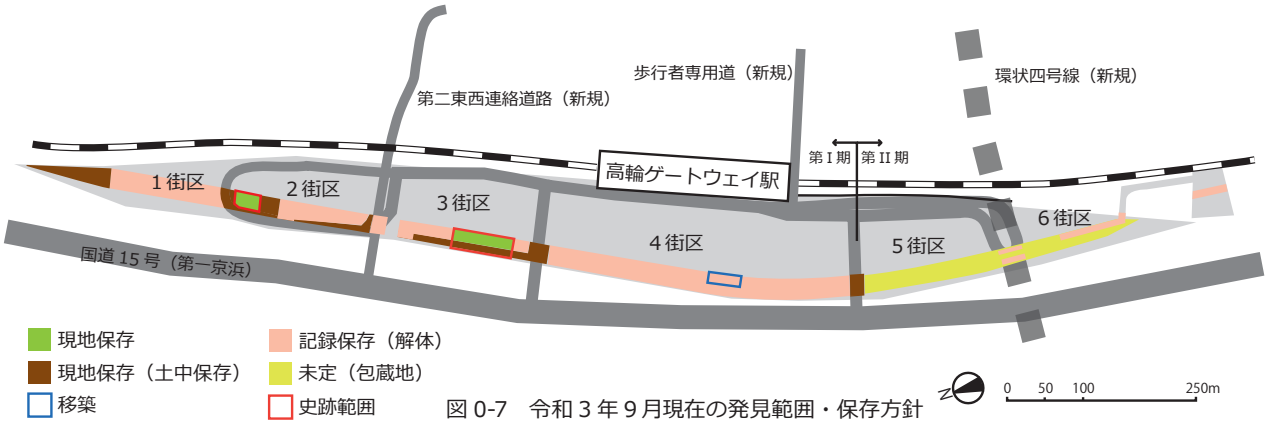


図 0-7　令和３年９月現在の発見範囲・保存方針

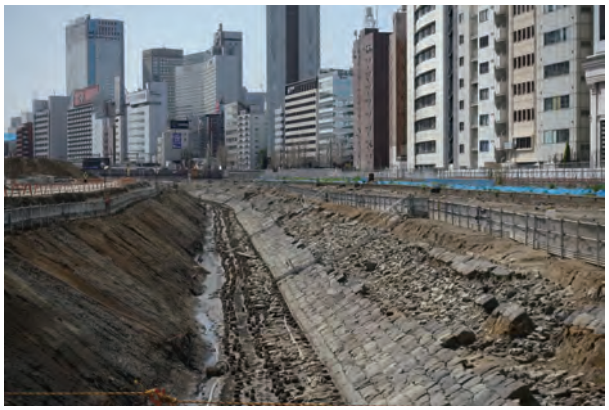


図 0-8　４街区　品川駅方面の眺望（記録保存・一部移築）

図 0-9　４街区　信号機跡の土台部（移築予定部分）

第７橋梁 橋台部

第I期事業地内の発掘調査で、橋台が1か所発見された。この橋台は、残されていた錦絵とほぼ同じ姿をしている。新橋～横浜間約29㎞の間に橋梁は22か所に設けられており、今回発掘された橋台は、新橋から数えて7つ目にあたることから、第7橋梁と呼ばれていた。築堤部には、橋梁が第5～8まで、合計4か所に設置されている。目的は東京湾へ舟を出すための航路の確保であり、漁業等を営む周辺住民の舟の接岸を可能にする通船口としての役割を果たした。

図0-10　歌川広重（三代）「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」（部分）

図0-11　この橋梁部では、石材をレンガのように整形して積み、目地材を使って接着している様子も見ることができる。西洋の考えが取り入れられていると考えられる。

図0-12　石垣の表面を見ると、写真奥（山側）と手前（海側）で仕上げが違うことが確認できる。橋台が山側に拡幅されたことがわかる。

築堤上の信号機跡

発掘調査では、信号機の土台部と思われる張り出しが出土した。品川停車場から北に約900mの距離に設置されている。当時の文献には、合図柱という名称で、新橋～横浜間に16か所の信号機が設置されたことが記されている。今回発見された信号機跡は、新橋停車場から数えて3か所目にあたる。信号機部分から、品川停車場に向けて築堤は緩やかにカーブしている。

図 0-13　4 街区（高輪ゲートウェイ駅前）から出土した信号機跡の位置（北から）

図 0-14　張り出し部分が土台となり、この上に柱状の信号機が設置されていたと考えられる。

図 0-15　張り出しの内側には、十字に組まれた木製の基礎が確認できる。

図 0-16　明治後半の鉄道絵葉書。「品川海岸」と書いてあることから、高輪築堤と考えられている。汽車の左に腕木式信号機がたっており、同じ場所と推察される。

高輪築堤の石垣及び断面図

石垣は、今回の開発事業地の中から南北方向、京浜東北線や山手線が走っていた線路下から全面的に出土した。海側（東）はおよそ角度 30°、山側（西）からはほぼ垂直の石垣が出土している。海側は水平に積まれた布積みであるが、山側は 45° 回転させた谷積みとなっており、線路拡幅後の石垣であることがわかっている。なお、記録保存調査の過程で、明治 5 年当初の山側の石垣も出土しており、こちらは海側同様に布積みであったことが確認できる。

図0-17　明治5年　海側（東）石垣（布積み）

図0-18　明治5年　山側（西）石垣（布積み）
築堤拡幅時に埋められていた。

図0-19　上空から見た築堤。左側（東）が明治5年の海側石垣。右側（西）が山側、拡幅後の石垣。

図0-20　拡張後 山側（西）石垣（谷積み）

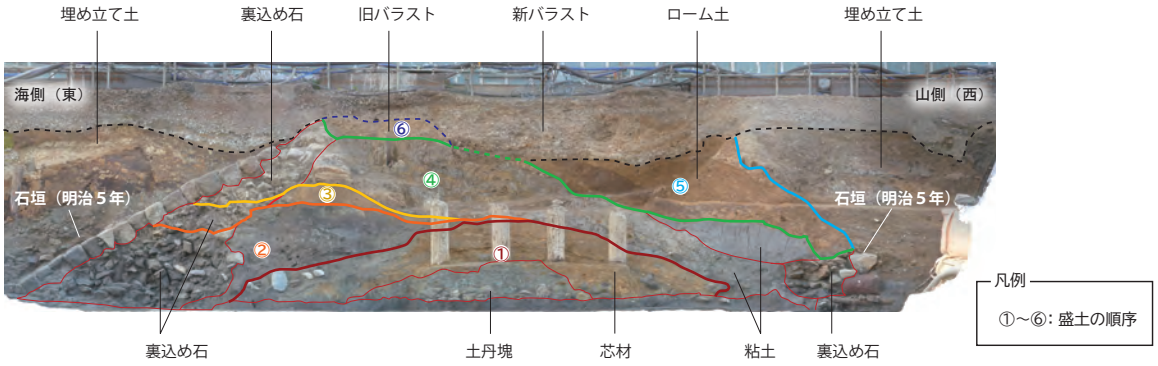


図0-21　断面。土中に明治5年の石垣が確認できる。

はじめに

日本の鉄道開業は、明治 5（1872）年、新橋～横浜間の約 29㎞を走るものでした。中でも、現在の田町駅の北から、旧品川停車場までの約 2.7㎞区間は海上に堤を造りその上に鉄道を走らせた、世界でも珍しい海の上を走る鉄道として全国に知られていました。

海上築堤は、高輪海岸に沿って築かれたことから、「高輪築堤」とも呼ばれ、その風景は多くの錦絵に描かれ、新橋停車場と共に文明開化の象徴として人々に親しまれていましたが、大正時代の東京湾の埋め立て事業とともに姿を消してしまいました。

しかしながら、品川駅周辺の再開発事業に伴う山手線・京浜東北線の路線切換（令和元年）、および高輪ゲートウェイ駅の誕生（令和 2 年）と共に、約 100 年ぶりに私たちの前に姿を現し、「高輪築堤跡（港区遺跡番号 208）」として再び周知されました。

高輪築堤は、日本初の鉄道敷設の中でも特に困難な工区であり、いかにして築かれたのかを示すその遺構は、考古学の分野にとどまらず、鉄道史、土木史、近代化遺産としても貴重です。特に第 7 橋梁橋台部は、高輪海岸に暮らす人々の生活を守るために造られた、地域史に残る貴重な遺構です。これらの遺構は、旧新橋停車場跡と連なる一連の鉄道遺構であり、港区ばかりではなく日本の歴史を語る文化遺産として、永く保存していくことが必要です。

令和 2 年 8 月から令和 3 年 3 月にかけて、東日本旅客鉄道株式会社（ JR 東日本）のご協力を得て、品川開発プロジェクト（第 I 期）敷地内に残る日本初の鉄道遺構の確認調査を実施し、記録保存調査前の現況確認をすることができました。本書は令和 3 年 5 月までの一連の調査成果をもとに、速やかに高輪築堤に関する情報を公表するため、取りまとめたものです。

本書が貴重な文化財を後世に伝えていくために大きな役割を担うことを期待します。

令和 4 年 3 月

港区教育委員会

目 次

口絵
はじめに
目　次・凡　例

第１章　高輪築堤の位置と環境…… 13
第２章　史資料からみた鉄道建設と高輪築堤 …… 23
第３章　発掘調査に至る経緯 …… 33
第４章　高輪築堤跡の遺構 …… 41
第５章　高輪築堤跡の価値 …… 53
附　編　国指定史跡 旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡… 57

凡　例

・本書は、高輪築堤跡の文化財指定を目的とした報告書として令和 3 年 5 月までの調査成果をまとめたものを基盤とし、史跡指定に係る情報を加えたものである。

・本書内の年月日については、明治 5 年以前は太陰暦（旧暦）、明治 6 年以降は太陽暦（新暦）とした。

・資料名や引用文については旧字体を使用している。

・本書の編集は港区教育委員会学芸員・平河内毅が行い、原稿執筆を、第 1 ・ 3 章を同・鈴木美和、第 2 章を同・小緑一平、第 4 章を港区埋蔵文化財調査指導員・斉藤進、第 5 章を港区教育委員会学芸員・川上悠介が担当した。

第１章

高輪築堤の位置と環境

第1章　高輪築堤の位置と環境

Ⅰ．遺跡をめぐる地理的環境

高輪築堤は、東京都港区三田三丁目・高輪二丁目に所在する（図 1-1）。港区の地形は、東側に広がる低地と西側の台地に大別され、さらに低地は古川及びその支沢が形成する沖積低地と東京湾に面する砂州・砂堆及び埋立地からなる海岸低地に分けられる。江戸時代の海岸線は、現在の国道 15 号（東海道）とほぼ同じであったため、そのさらに東に位置する当遺跡は明治時代以降に陸地化した埋立地であった。

遺跡周辺の治水地形分類図（国土地理院提供、図 1-2）によると、台地の南北方向の縁辺に沿って微高地が延びている。これはかつての海岸部に形成された砂州地形であると考えられ、江戸時代の主要街道であった東海道は、この微高地に作られたことが分かる。しかし、高輪台地の東縁には旧海岸線が迫っているため、砂州の幅が非常に狭くなっており、遺跡地周辺では平坦地が極めて少なかったことがうかがえる。

Ⅱ．遺跡をめぐる歴史的環境

江戸時代以前の高輪築堤周辺の様子は、昭和 13（1938）年刊行の『芝區誌』に、「今は偲ぶよすがもないが、その昔高輪は海岸一帯の高地で、茫然とした原野であった」という記載があり、この地域が特段栄えていた様子は窺えない。

江戸時代に入ると、江戸と上方を往来するための主要幹線道路として、東海道が整備され、街道を往く人々をもてなす茶屋などができ、賑わいをみせていたようである。天和 3（1682）年には、東海道から江戸市中への出入口として「高輪大木戸」が設置され、江戸の治安と交通整理を担った。

以下、古地図等から周辺地域の変遷をたどってみると、『芝三田二本榎高輪辺絵図』（嘉永 2 ～文久 2（1849 ～ 1862）年、図 1-3）には、「車町」と書かれた部分から南に向けて町屋が展開し、片側は海に面していた様子がうかがえるが、これは「高輪は片側町屋にして、片側は海に沿ひき…」（『新撰東京名所図会』）の記載と一致する。

幕末の嘉永 6（1853）年、ペリーが浦賀沖に来航し、日本に開国を求める国書を提出すると、幕府は海防を目的として品川沖に台場の築造を決定した。第一・二・三台場は同年 8 月に起工し、翌年 4 月に竣工、第五・六台場は嘉永 7 年正月に起工し、11 月に竣工している。しかし、嘉永 7 年にペリーが再来航し、日米和親条約が結ばれたことから、築造された砲台が使用されることはなく、築造途中及び計画中だった台場は、そのまま放置された。

慶応 3（1867）年に大政奉還がなされ、時代が江戸から明治に移り変わると、明治政府は近代化に向けて様々な事業に着手した。鉄道建設もその一つで、明治 2（1869）年に鉄道建設が正式決定されると、明治 3 年に着工、明治 5 年 5 月の仮開業（品川～横浜間）を経て、9 月には全線（新橋～横浜間）が開業している。明治 9 年発行の『明治東京全圖』（図 1-4）を見ると、東海道からさらに東の、江戸湾の海上に鉄道が敷設されたことが読み取れる。

明治 36 年発行の『東京市全圖』（図 1-5）では、鉄道西側と民有地の間の陸地化がはじまるが、大正 8（1919）年発行の『最新大東京圖』（図 1-6）では、東京湾の整備に伴い、さらに東へむけて陸地が広がっている様子が看取できる。大正 10 年の『東京市芝区図』（図 1-7）には「鐵道院埋立地」の文字から鉄道用地の拡大を目的とした埋立工事がすすめられ、昭和 10（1935）年の『東京港概要』（図 1-8）では鉄道院による埋立工事が完了して線路が敷かれており、以前の車両基地に似た姿をとらえることができる。

明治 5 年に築造された高輪築堤は、明治 9 年には複線化、明治 32 年には西側を埋め立てて 3 線に

拡幅した。明治 42 年には新橋～品川間の 4 線化に加え、品川駅の大拡張工事に着手している。工事は大正 3 年に竣工したが、この時には品川駅以北も東京市による埋立がなされていたため、海側（東）の石垣はこの時までに姿を消した。それ以降も世の中の鉄道需要の増大に呼応するように、同年 12 月には 6 線化、大正 8 年には 7 線化している。この工事に伴い、山側（西）の民有地と鉄道用地の間の埋め立てが進んで陸続きになっていくことから、この頃には山側（西）の石垣も姿を見ることができなくなっていたものと思われる。

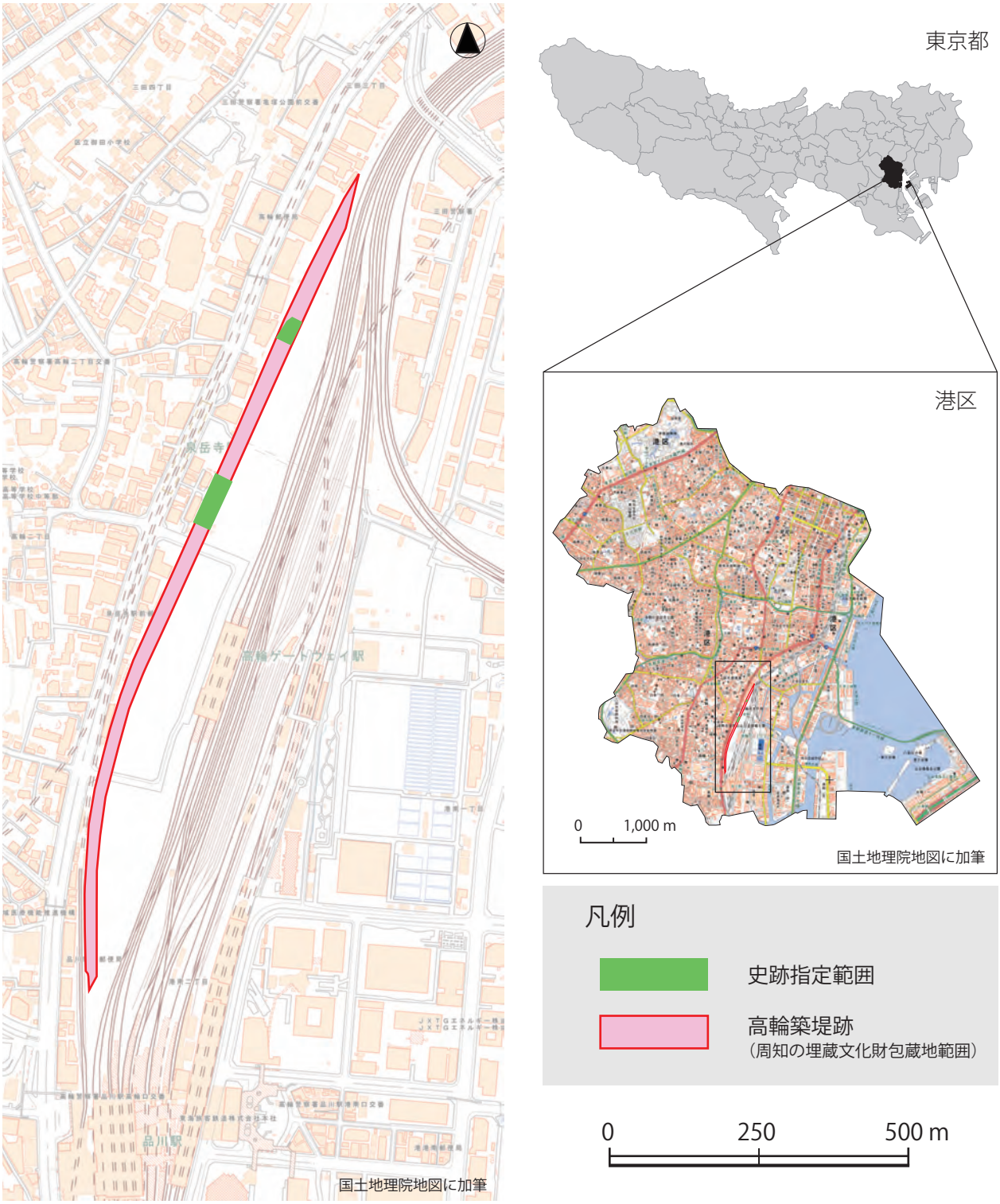


図１－１　高輪築堤跡の位置

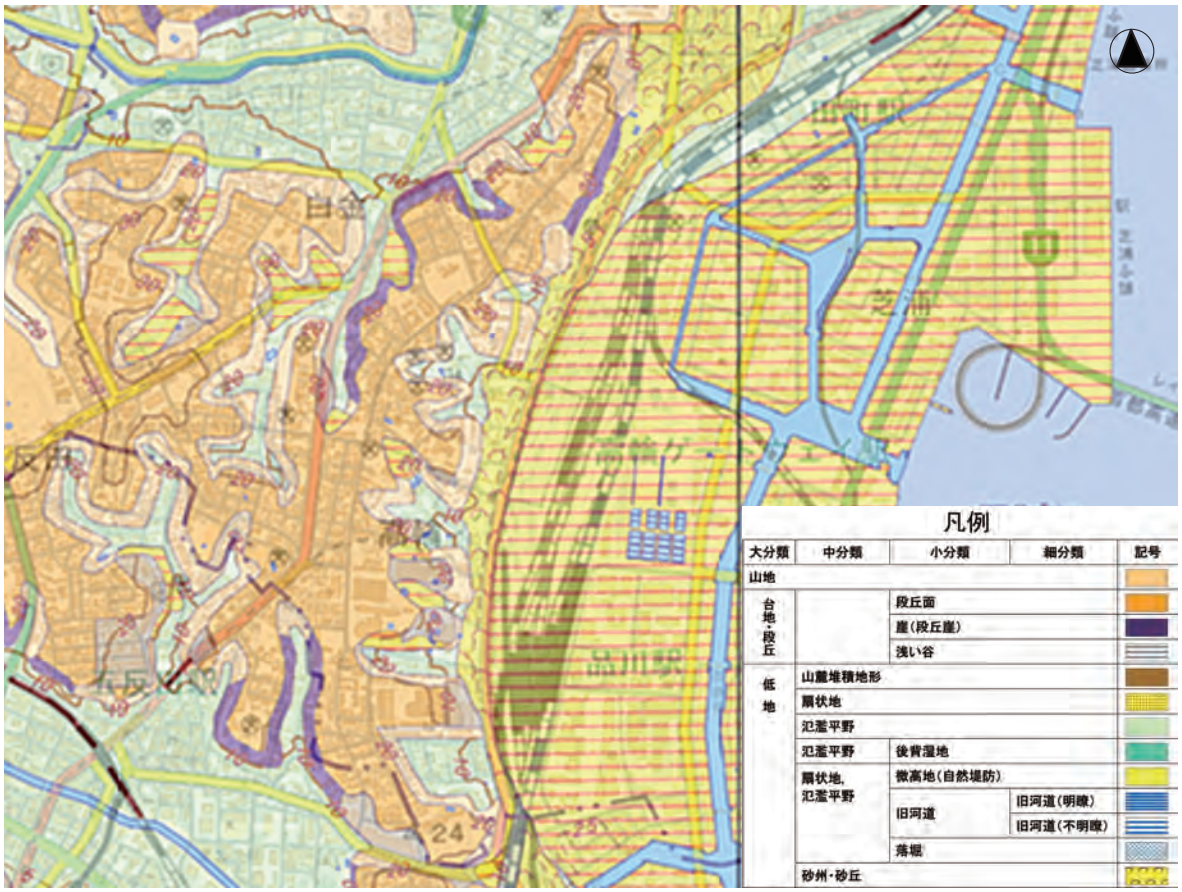


図１－２　遺跡地及び周辺の地形（国土地理院治水地形分類図より）

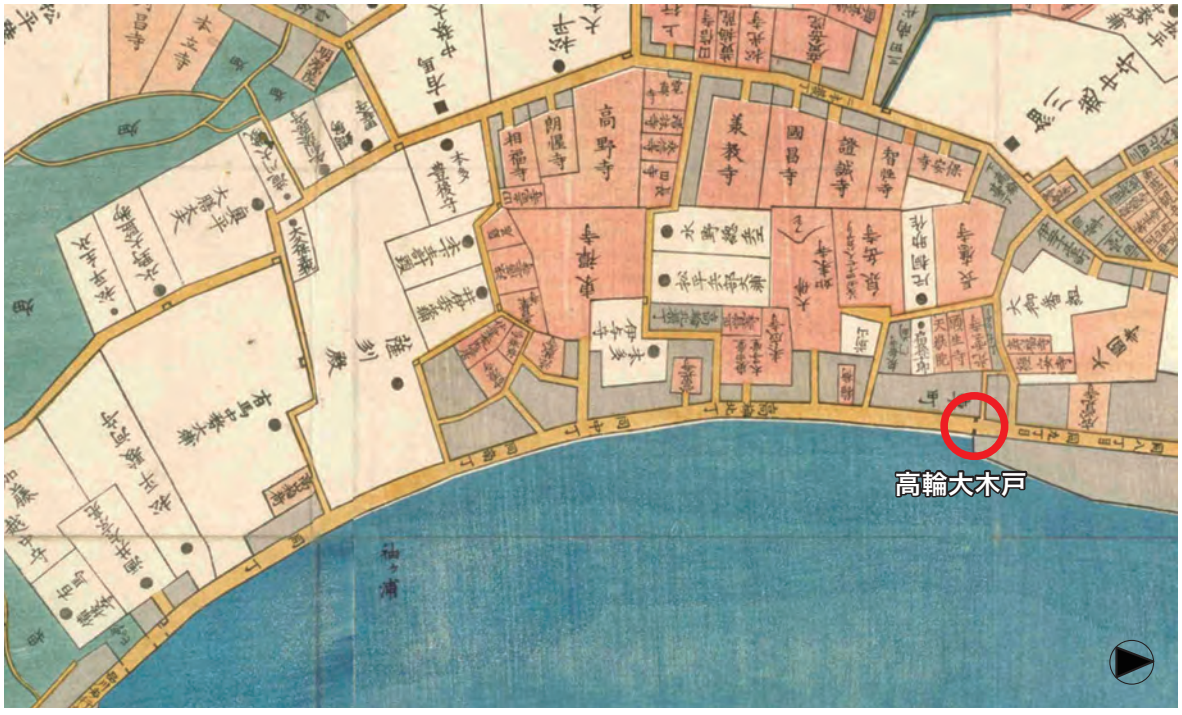


図１－３　芝三田二本榎高輪辺絵図（部分）に加筆

図１－４　明治東京全圖（部分）に加筆

図１－５　東京市全圖（部分）に加筆

図１－６　最新大東京圖（部分）に加筆

図１－７　東京市芝区図（部分）に加筆

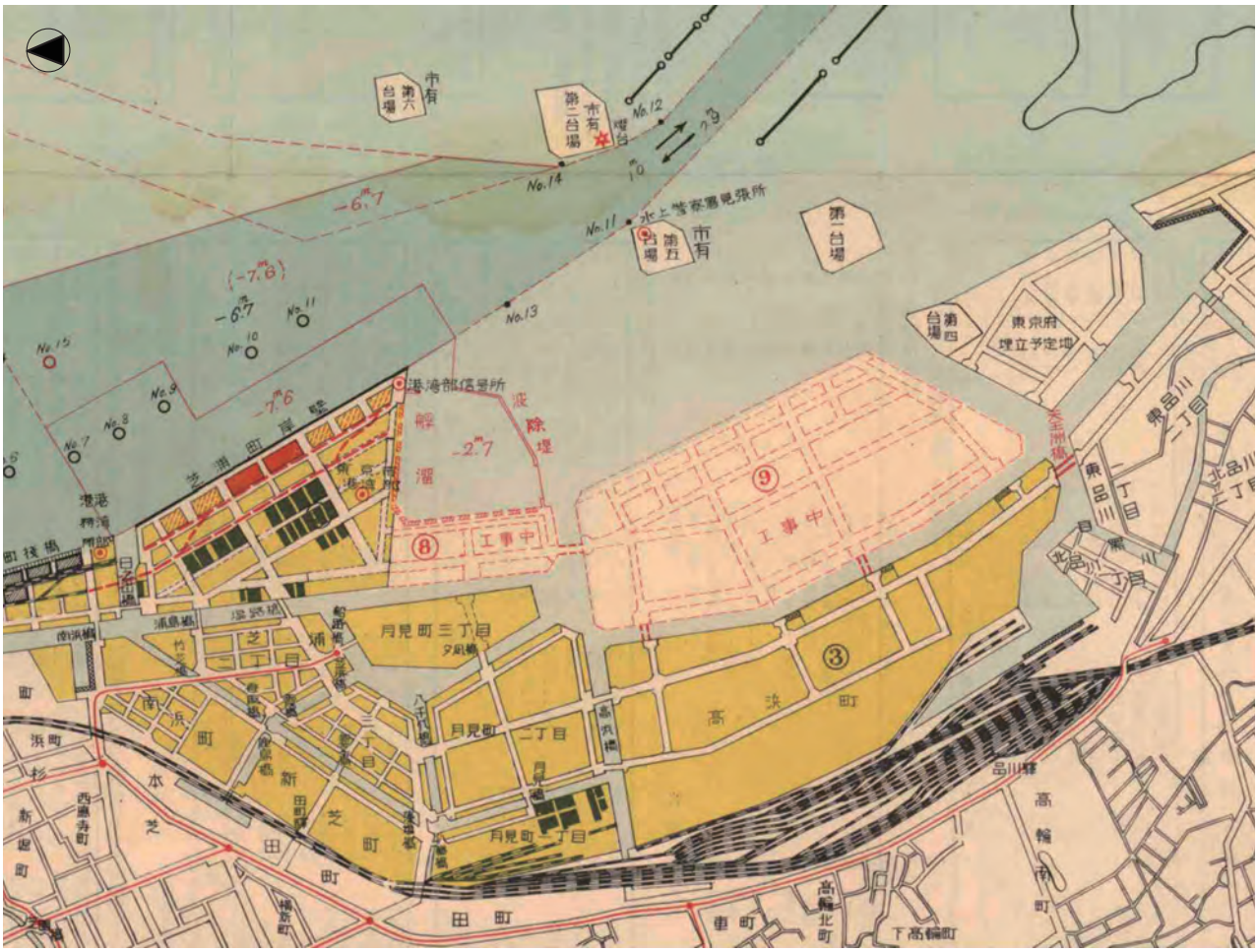


図１－８　東京港概要（部分）に加筆

第２章

史資料からみた
鉄道建設と高輪築堤

第２章　史資料からみた鉄道建設と高輪築堤

Ⅰ．東京～横浜間鉄道建設決定と経路の確定

幕末から明治維新期にかけて、薩摩藩や幕府、あるいは多くの外国人がわが国に鉄道を建設することを構想した。そして、外国人から提案された鉄道構想は、程度の差こそあれ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。中でも、アメリカ公使館書記官Ａ・Ｌ・Ｃ・ポートマンの申請に対して、幕府老中・外国事務総裁の小笠原長行の名で出された江戸～横浜間の鉄道建設免許書とそれに付属した規則書では、かなり明確に鉄道導入の条件が定められており、ポートマンは維新後の新政府にもこの建設免許書を追認するよう求めた。

政府は、アメリカ側との交渉でポートマンの要求を拒否したが、この交渉の過程において日本独自で鉄道を建設する方針を固めた。この判断の裏には、国内の鉄道建設を外国勢力に委ねない「自国管轄方式」での実現が可能であるというイギリス公使Ｈ・Ｓ・パークスの進言の影響が大きかった。鉄道権益を外国勢力に握られてしまうと、ややもすれば植民地化の道をたどる可能性もあり、この「自国管轄方式」での鉄道建設の採用はわが国の歴史にとっても重要な判断であった。

明治２（1869）年 11 月５日、大納言岩倉具視や外務卿沢宣嘉ら政府首脳は、鉄道建設に主導的な役割を果たした政府内開明派の中心人物である民部兼大蔵大輔大隈重信と大蔵少輔伊藤博文らとともに、麻布市兵衛町（現在の六本木一丁目の一部）にあった右大臣三条実美邸でパークスと会談した。席上、政府はパークスの質問に答える形で鉄道建設の方針を決定したことを明らかにし、具体的事項をイギリス人技術者に依頼したいと伝えた。これに対しパークスは、改めて「自国管轄方式」の重要性を説いたうえで、鉄道が国家統一のために果たす政治的意義を述べて、賛意を示した。

この日の会談を通じて政府は東京～京都間の鉄道建設の意向を固め、同月 10 日の廟議（朝廷の評議）でわ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未決定であった。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ったので、支線であった首都東京と開港場横浜を結ぶ鉄道がまず建設されることになった。

鉄道建設が正式決定されてからも、大隈重信や伊藤博文らは、鉄道建設に反対する勢力と向き合わなければならなかった。政府内で保守派の拠点と目されていた弾正台（政府官吏その他職員の非違を糾弾する機関、明治４年７月に司法省に吸収）や兵部省は、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、排外思想の影響を受けたものや、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。

明治３年３月、政府は鉄道建設業務が民部・大蔵両省にわたることから、民部省の土木司・監督司と大蔵省の出納司の職員をもって民部省に鉄道掛を置いて監督正上野景範を工事の監督に任命し、事務所を東京築地の元尾張藩邸に、横浜出張所を横浜野毛町の元修文館に設置した。

同じ頃（明治３年３月 17 日）、政府は東京府および品川・神奈川の２県に対し、鉄道建設のため東京～神奈川間の測量をお雇い外国人同伴で実施すると通達した。そして、東京府は同月 23 日に、翌 24 日から民部省職員とお雇い外国人が柴井町（現在の新橋五・六および東新橋二丁目の一部）から芝車町（現在の高輪二丁目の一部）までの海岸通りの測量を行う旨の布達を出している。測量作業は昼夜兼行で続けられ、同年６月中に東京～神奈川間のほぼ全線の測量を完了した。

測量の結果、「経路は、汐留を起点として新銭座・

金杉を通り、元大村藩邸から元薩摩藩邸を経て八ツ山下までは（中略）海中に築堤することとし、そのあと八ツ山・御殿山を切り取り大井・大森・蒲田を経て六郷川に橋梁を架設し、生麦・子安を通って神奈川台を切取りによって抜け、青木町から石崎まで海中に築堤し、野毛山下に達する」[(1)] となった。

元大村藩邸（現在の芝浦一丁目８・９番地および芝四丁目 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は、海中に築堤して線路を敷くことになったが、のちに日本の鉄道行政を推進することになる井上勝は「高輪埋立地の如きは、陸軍に於てさへ此付近陸地の測量を肯んぜざりしを以て遂に隈氏の英断を以て海面を埋築し、線路を通過せしめしものなり」[(2)] と後年述べている。つまり、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、結局大隈重信の決断で築堤を建設することになったと回顧しているのである。

Ⅱ．工事の概要と新橋～横浜間の鉄道開業

新橋～横浜間約 18 マイル（約 29km）の工事は、明治３年３月 25 日に新橋から着手され、明治５年９月 29 日の芝浦～田町間の築堤石垣積みを最後に全線が完成した。

実際の工事の設計および監督は、お雇い外国人の建築師長エドモンド・モレルが務めたが、明治４年９月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。前述のパークスとの会談にあったように、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った。結局、建設だけでなく、運輸など鉄道業務全般にわたりイギリス人の指導を受けることになったので、鉄道関係のお雇い外国人の大多数はイギリス人となった（明治３年から明治５年にかけて鉄道建設のために雇い入れた外国人 114 人中 107 人がイギリス人）。

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た。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に用いられていたものであった。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。場内信号機には両腕木式の信号機、遠方信号機には片腕木式の信号機が用いられ、閉塞用の通信にはイギリスの鉄道で用いられていたクーク式単針電信機が使用された。

鉄道建設に必要な資材のうち、国内でまかなうことができたのは、築堤基礎･波除杭･橋梁基礎･橋桁･駅舎・枕木などさまざまに利用された木材、石材や砂利､そして土砂ぐらいであった。こうしてみると、築堤は開業時の鉄道施設の中で、国産資材が多く使用されている部分であるということができる。

明治３年３月着工の新橋～横浜間鉄道の建設当時、施工業者としての請負会社はまだ無かった。そのため、明治以前の慣例にならい、建設工事は鳶頭や大工の棟梁といったものに出来高払いで請け負わす切投げの方法がとられ、土木工事は土地の大商人や顔役といった者に作業員を供出させて鉄道職員が監督して施工する直営の方式がとられた。新橋～横浜間のうち、新橋～品川間を杉井定吉、品川～六郷川間を平田吉平、六郷川～横浜間を高島嘉右衛門がそれぞれ請け負った。このうち、高輪築堤や神奈川築堤のような特殊な土木工事は、府県を通じて一般に告示し、入札の方法をとった。

高輪築堤の工事は明治３年 10 月に始まったが、これに先立ち同年９月に築堤工事の入札について伝える布達が東京府から出されている。そして、「品川脇八ツ山下掘割東京海手土手築造約定」を定め、請負人に施工させた。この約定の内容については、日付不明ながら「案」とされる文書が大木喬任文書に所収されていたとして、『東京市史稿』に採録されている[(3)]。

高輪築堤の埋め立て工事は平野弥十郎[(4)]らが、神奈川築堤の埋め立て工事は前述したように六郷川～横浜間の一般部の建設工事を請け負っていた、高島嘉右衛門が請け負うことになった。

同じ頃（明治３年閏 10 月）､鉄道掛はエドモンド･モレルの進言により、新設された工部省の所管へと移されている。

築堤工事は、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２つの工区に分けられ、

前者は明治３年 10 月に、後者は明治４年６月にそれぞれ着工した。築堤用土砂は八ツ山・御殿山の切取場所から運搬した。築堤の石垣には、主として江戸幕府の手により堅固な石垣積みが築かれていた東海道海手側（高輪海岸）の石垣を取り崩して用いたが、そのほか台場石垣や沿線の田畑・山林・屋敷地などに散在するもの、鉄道建設工事中に出土した岩石などを用いた。

明治４年８月、工部省鉄道掛は工部省鉄道寮へと改組され、工部大丞であった井上勝が鉱山頭兼鉄道頭に任命された。上野景範以降、責任者の短期間での交代が続いていたが、のちに「日本の鉄道の父」と称されることとなる井上勝の鉄道頭への就任で、組織としてもようやく安定をみた。

井上勝が鉄道頭に就任したのと同じ頃、工事が先行していた神奈川方面で、政府首脳らの試乗がたびたび行われていた。鉄道建設に積極的であった大隈重信や伊藤博文、そして彼らを暗黙のうちに援助していた木戸孝允のみならず、鉄道建設の可能性に不安を抱いて慎重な態度をとっていた大蔵卿大久保利通も試乗ののち鉄道が日本の発展に欠くことのできない輸送機関であると認識するなど、鉄道建設への理解は確実に広がりつつあった。

明治５年に入ると工事列車が築堤の工区で運転されるようになり、工事はいっそう活発に行われた。南側工区の工事は比較的順調に進行し同年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。鉄道が本開業した明治５年９月にようやく、築堤石垣の一部を残して、長さおよそ 1460 間（2654.5m）、平均幅３間半（6.4m）の高輪築堤の全区間が完成した。

一方、石垣を取り崩した高輪付近の東海道は、道路が海側に傾斜して通行に差し支えるようになったため、明治５年５月に東京府の申し入れによって修築された。当時、鉄道寮は築堤内を埋め立てることを望んでいたが埋立土砂が不足していたため、一応道路下部を板柵で土留めし、中段に芝を植え付け、上部に間知石を２段積み重ねて修築した。修築した長さは 522 間（949.1m）で、同年 10 月に完成させ東京府に引き渡した。

遅れていた築堤部分の完成に先立って、すでに明治５年５月７日に品川～横浜間の鉄道が仮開業し、２往復の列車が運転された。翌８日には運転列車は６往復に増加し、６月５日には川崎・神奈川の停車場が設置された。７月８日からは運転列車が８往復となり、旅客人員も５月中は１週間でほぼ 4000 人程度であったのが、６月に入ると１週間で１万人を超え、７月には１週間で１万 5000 人に達した。

新橋停車場の駅舎は、明治４年３月 21 日に着工され、明治５年６月 30 日に乗降場（ホーム）とともに完成していた。前述したように、鉄道開業時の技術や資材、運営方法などのほとんどがイギリス由来であったが、駅舎の設計はアメリカ人建築家のブリジェンスの手による。横浜停車場駅舎と同一の設計で、木骨石張の２階建て建物２棟を中央に設けられた木造平屋建て建物でつなぐ構造になっていて、中央の平屋部分を広間とし、両側建物の１階には待合室・湯呑所・駅長詰所等を設け、２階は事務室として使用した。乗降場は長さ 151.5m、幅 9.1m、高さ 1.2m であった。このほか、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。

そして、明治５年９月 12 日（新暦 10 月 14 日）、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。旅客営業は開業式翌日の９月 13 日から開始され、１日９往復の旅客列車が運転された。なお､旅客営業開始に合わせ、９月 13 日に鶴見停車場が開業している。

Ⅲ．築堤の橋梁部

高輪築堤には、通船口の役割を持つ第５～８橋梁という４つの橋梁が途中に設けられた｡各橋梁には、新橋～横浜間の沿線上で北（新橋停車場構内）から順番に数字が振られている。通船口をめぐる地域住民と鉄道当局の折衝については次節で詳述するので、ここでは４つの橋梁の概要を確認することとする。

開業時の新橋～横浜間の鉄道橋梁では、材料は石材と木材が使用され、石材は橋台・袖石垣・基礎な

どに用いられ、また木材は桁や高欄（ヒノキ・ケヤキ・スギ）、橋脚や基礎杭（マツ丸太）に用いられた。

高輪築堤の橋梁で最も北にあった第 5 橋梁は、現在の雑魚場架道橋の場所にあった。長さ 5 間 1 分 6 厘 6 毛（約 9.4m）・幅 3 間 8 分（約 6.9m）の橋で、明治 4 年 12 月 11 日に着工し、明治 5 年 3 月 13 日に完成した。明治 12 年 11 月に、木橋から錬鉄鈑桁の鉄橋に架け替えられている。4 つの橋梁のうち最も長く通船口の役割を果たした橋梁であり、昭和 45（1970）年の雑魚場の船だまりの埋め立てまで使用された。

第 6 橋梁は、現在の札ノ辻橋のすぐ南西付近にあった。長さ 3 間 8 分 1 厘（約 6.9m）・幅 3 間 8 分 1 厘（約 6.9m）と 4 つの橋のうちで最も小さい橋で、明治 5 年 2 月 2 日に着工し、同年 4 月 11 日に完成した。明治 12 年 11 月に、木橋から錬鉄鈑桁の鉄橋に架け替えられている。通船口は、昭和初期の船だまりの埋め立てまで使用された。

第 7 橋梁は、国指定史跡の範囲内にあった橋梁である。長さ 5 間（約 9.1m）・幅 3 間 9 分（約 7.1m）の橋で、明治 4 年 10 月 12 日に着工し、明治 4 年 12 月 25 日に完成した。明治 10 年 11 月に、木橋から錬鉄鈑桁の鉄橋に架け替えられている。第 7 橋梁は大正初期の築堤埋め立て時に併せて埋め立てられたが、高輪ゲートウェイ駅周辺の開発に伴い橋台部分が 100 年以上の時を経て姿を現した。

第 8 橋梁は、現在の品川駅駅舎付近にあった橋梁である。長さ 5 間（約 9.1m）・幅 3 間 9 分（約 7.1m）の橋で、明治 4 年 5 月 1 日に着工し、明治 4 年 12 月 25 日に完成した。第 7 橋梁と同じ寸法で、同じ人物が建設を請け負っていることから、第 7 橋梁と同形の橋梁であった可能性が高いと考えられる。明治 10 年 11 月に、木橋から錬鉄鈑桁の鉄橋に架け替えられている。第 8 橋梁は、周辺の埋め立てが早く、明治 20 年代には埋め立てられたが、明治 29 年に当初約 400m 南にあった品川駅が直上に移動してきた。その後、駅舎の地下深くまで建築基礎工事等の影響を受けたことから、遺構の多くは失われているものと思われる。

Ⅳ . 高輪築堤と地域住民

前節でも触れたように、高輪築堤設置の際、沿岸の地域住民から鉄道当局に通船口についての要求がたびたび出されていた。これについては、柏原宏紀氏の著書 [5] に詳しいので、主に同氏の研究に拠りながら概観することにする。

高輪付近に海中築堤による鉄道建設が決定されると、直後の明治 3 年 6 月 7 日に本芝一丁目（現在の芝四丁目の一部）地主惣代善次郎ほかは東京府へ嘆願書を提出し、海岸からわずかな幅で築堤を設置すると小舟しか着岸できなくなって魚屋や商家売買品輸送の損失が少なくなく、また長期的には水が澱んで泥で埋まる可能性も懸念されるとの問題点を指摘した上で、築堤を海岸から 20 間（約 36.4m）ほど距離をおいて設置するよう要求した。

東京府よりこの嘆願について報告を受けた鉄道掛は、既に測量を終えて築堤の位置も確定しているので築堤位置を変更することはできないとして、築堤設置ののち住民に問題が生じたらその時に対処するとの方針を示した。

その後も、築堤をめぐる住民と鉄道当局との折衝は続いた。明治 4 年 8 月 22 日に本芝二丁目（現在の芝四丁目の一部）地主惣代山口徳兵衛ほかが提出した嘆願書では、明治 3 年 9 月に鉄道掛から本芝町に通船口を設置予定であると伝えられていたにも関わらず、明治 4 年 8 月に実際の工事が始まると鉄道掛からは同地には通船口が設置されない旨が伝えられたとし、住民は生業を成り立たせるために通船口を設置するよう求めている。

この嘆願書には何の応答もなかったので、明治 4 年 9 月 23 日に本芝町町年寄川村常松ほかから、再度通船口を設置するよう要求が出された。

これに対し鉄道寮は、鉄道工事の早期完成を優先して通船口設置の要求を拒否していたが、訴事となりかえって工事が遅れるのを懸念した結果、明治 4 年 11 月までに住民の費用負担による通船口の設置を受け入れた。この通船口は、第 5 橋梁と呼ばれることになる。

また、明治 4 年 10 月 10 日には芝田町三丁目 2 番（現在の芝五丁目の一部）地主月崎喜兵衛ほかも

嘆願書を提出し、費用の住民負担を申し出た上で通船口の設置を強く要求した。こちらの要求も受け入れられ、第６橋梁が設置されることとなった。

このように、築堤周辺の住民にとっての最大の関心事は、築堤完成後も舟を海岸に接岸させることができるかという点であった。そして、接岸を可能にする通船口の有無は、漁や商売品輸送など生業に直結する問題であったので、本芝や田町の住民は通船口を設置するために費用負担さえも厭わなかったのである。

築堤に設置された４つの橋梁は、それぞれ十数年から数十年にわたって、住民の舟の接岸を可能にする通船口としての役割を果たした。そうした意味で、第７橋台はこの地域の歴史にとっても極めて重要な史跡といえるのである。

Ⅴ. 単線から7線化（埋め立て）までの経緯

明治６年１月31日、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年の開業当時、線路用地の幅は高輪およ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）を確保していた。新橋～品川間の複線化は、明治９年12月１日に完成した（品川～大森間は明治13年11月14日、大森～川崎間は明治12年３月１日、川崎～鶴見間は明治12年11月１日、鶴見～横浜間は明治14年５月７日に、それぞれ複線化が完成）。

その後、明治29年に新橋～品川間の４線化が盛り込まれた官設既成鉄道改良費が議会の協賛を得て、同年８月に線路増設工事に着手したが、明治30年代にはいって財政上の資金難と日露戦争のために官設既成鉄道改良費による改良事業は事実上中断された。新橋～品川間では、差し当たって民営鉄道であった日本鉄道品川線（赤羽～板橋～新宿～渋谷～品川間、現在の山手線といわゆる埼京線の一部）の列車を品川駅から新橋駅に乗り入れさせるための線路増設に伴う３線化が実施され、工事は明治32年12月25日に完成した（逓信省鉄道作業局施工）。新橋～品川間の４線化は明治42年12月16日にようやく完成し、このとき田町駅・浜松町駅・烏森駅（現在の新橋駅）が開業している。

同じ明治42年には田町～品川間沿線地先の海面８万坪余（約26万㎡）を埋め立てて操車場の用地とする品川駅の大拡張工事が着工され、大正３（1914）年春に竣工した。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いたので、この時までに築堤の海側は埋め立てられた。また、同じ大正３年の12月20日に東京駅が開業し、旅客ターミナル駅の機能を東京駅に譲った新橋駅は貨物専用の汐留駅と改称したが、このとき田町～品川間は６線になった。さらに大正８年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線となったが、この頃には築堤山側に多くあった船だまりも前述の第５・６橋梁付近など一部を除いてほぼ失われていた。

Ⅵ. 高輪築堤の図像資料

幕末にわが国にも写真の技術が伝わっていたので、高輪築堤が写った写真も（特に明治初期は）数が少ないながらも存在する。例えば、日本大学芸術学部が所蔵する古写真（図２－１）は、英字新聞『ザ・ファー・イースト』紙カメラマンのミヒャエル・モーザーが撮影したもので、『ザ・ファー・イースト』1872年10月16日号に掲載された写真の別カットである。現在の品川駅高輪口のすぐ北側、東海道脇辺りから撮影したと推定され、遠くには第７橋梁の親柱と思われるもの（図２－２）も写っている。また、東海道の海岸部は、石垣が外されて壁面が荒れているようにも見える。

『芝區誌』に掲載されている写真（図２－３）は、明治40年頃の高輪築堤北端部を写したものと考えられる。埋め立ても近い明治後期の写真だが、布積みされた張り石や笠石など築堤海側石垣の様子をよく伝えている。

ほかに当時の図像資料としては、浮世絵が挙げられる。明治５年に開業した新橋～横浜間鉄道は、築堤部分も含め、文明開化の象徴として浮世絵の画題によく取り上げられた。浮世絵については、鉄道開業に先んじて版行されたものなど実際の鉄道を見ることなく制作されたものや、絵師の鉄道に関する理解が乏しいことに起因すると思われる不正確な描写

図２－１　高輪築堤と東海道

図２－２　第７橋梁の親柱と思われるもの
（図２－１を部分拡大）

図２－３　明治 40 年頃の高輪築堤（『芝區誌』）

図２－４　「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」　歌川広重（三代）　明治５～６（1872 ～ 1873）年頃

が目立つものなど、歴史資料として利用するには難があるものも少なくない。一方で、今回出土した築堤の遺構や関連資料と照らし合わせたとき、かなり高い精度で写実的に描かれているものも存在することがわかった。

例えば、歌川広重（三代）作の「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」（図２－４）は画中の鉄道設備の位置などから第８橋梁付近の築堤を描いているものと思われるが、前述したように同形の橋梁であったと考えられる第７橋梁の遺構と比較すると、橋台の石垣が驚くほど正確に描写されていることが見て取れる。また、通船口を通行する小舟も描かれている。

また、同じく歌川広重（三代）作の「東京名所　芝浦鹿嶋神社景」（図２－５）には、本芝四丁目（現在の芝四丁目）の鹿嶋神社（現在の御穂鹿嶋神社）と第５橋梁、雑魚場の船だまりなどが描かれている。船だまりには係留されている舟や住民の姿もあり、当時の地域の様子をよく伝えている。

歌川国政（四代）作の「写真名所一覧　高なわ蒸気車往返之図」（図２－６、なお「高田行」・「三等」

図２－５　「東京名所　芝浦鹿嶋神社景」
歌川広重（三代）　明治９（1876）年

などは書込み）は、前述の２点に比べればやや大らかな筆致であるものの、描かれている築堤や通船口、船だまり、東海道などから当時の高輪海岸の様子をうかがうことができる。

（註）

（1）日本国有鉄道　1970 『日本国有鉄道百年史』第２巻 125 頁

（2）井上勝　1907 「鉄道誌」（大隈重信・副島八十六編『開国五十年史』上巻　所収）

（3）大木喬任は、民部省（明治３年閏 10 月まで鉄道掛を所管）で明治３年７月より１年間民部大輔を務めている。

（4）平野弥十郎には品川台場築造工事を請け負った経験があった。

（5）柏原宏紀　2009 『工部省の研究―明治初年の技術官僚と殖産興業政策』慶應義塾大学出版会

図２－６ 「写真名所一覧　高なわ蒸気車往返之図」 歌川国政（四代） 明治５（1872）年頃

第３章

発掘調査に至る経緯

第３章　発掘調査に至る経緯

Ⅰ．発見の経緯

平成 31（2019）年 4 月 2 日、東日本旅客鉄道株式会社（以下、「JR 東日本」）から、港区教育委員会事務局教育推進部図書文化財課文化財係（以下、「区教委」）あてに、「掘削工事中に石垣のようなものを発見した」という連絡があった。区教委は工事の一時中断を指示したうえで、検出された遺構を現地で確認した。当該遺構は日本最初の鉄道敷設時に構築された「高輪築堤」の一部である可能性があるため、工事計画を変更し、現地で保存することが望ましいことを JR 東日本に口頭で伝えた。JR 東日本からは、「事業を進める上で必要な工事であり、計画変更をして現地に残すことは難しい」と回答があったため、区教委は JR 東日本に対し、今回の工事でやむを得ず失われる地点について、事前の記録保存調査に対する協力を依頼し、JR 東日本の了承を得て実施することとなった。現地調査は、令和元（2019）年 5 月 23 日～ 6 月 3 日の期間、文化財保護法（以下、「法」）第 99 条第 1 項に基づき、区教委が大成エンジニアリング株式会社の支援を得て実施した。この時の調査地点は図 3 -1、調査写真は図 3 -2 ～ 3 -5 を参照されたい。

この発見に対する法第 96 条第 1 項の届出は、令和元年 5 月 22 日付で JR 東日本から提出され、区教委は同年 6 月 4 日付で東京都教育委員会教育長（以下、「都教委」）あてに副申した。この届出に対する都教委の指示通知（発掘調査等の指導）は、令和元年 6 月 18 日付でなされた。

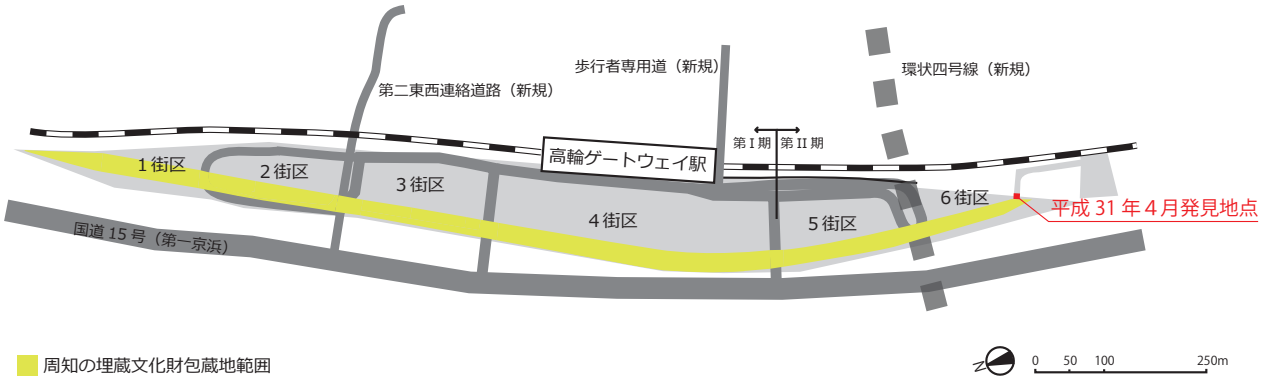


図 3 － 1　平成 31 年 4 月発見地点

図３－２　調査区全景

図３－３　築堤裁ち割り状況①

図３－４　築堤裁ち割り状況②

図３－５　東京都教育庁視察

Ⅱ．調査の成果

（1）再開発事業予定地内の試掘調査

JR 東日本は、上記発見地点の北側（旧品川車両基地）で大規模な再開発事業を予定していたが、上記の発見により、既に失われていたとみられていた高輪築堤が地中に残存している可能性が高まったことから、JR 東日本と区教委の間で文化財の取り扱いについて協議を重ねた。その結果、JR 東日本の協力を得て、再開発事業用地内における埋蔵文化財の有無確認を目的とした試掘調査を実施することで合意した。

試掘調査は、高輪ゲートウェイ駅開業後の令和 2 年 2 月 20 日～ 4 月 9 日の期間実施した。この調査は、法第 99 条第 1 項に基づき、JR 東日本の協力を得た区教委が、大成エンジニアリング株式会社の支援を得て実施した。

試掘対象地には、高架橋等の大規模な鉄道構造物が多く残置されていたため、障害物を避けてトレンチを 4 基設定した。トレンチは北から順に 1 ～ 4 とし、トレンチ 3 は中央部分で確認された地中埋設物を避け東側と西側に分けて調査を行った（図 3-6）。

試掘調査では、すべてのトレンチで海側（東）の石垣を、トレンチ 2 とトレンチ 3 山側では、山側（西）の石垣を確認した。山側（西）の石垣を検出したトレンチ 2・3 の土層断面では、東から西へ落ち込む土層が確認された。高輪築堤は、明治 9（1876）年に複線化、明治 32 年に 3 線化したことがすでに分かっていたため、確認された落ち込みは線路拡幅の痕跡である可能性が考えられた。線路拡幅以前の構築物を確認するため、重機を用いて掘削を行ったが、石垣等の構築物を確認することはできなかった。トレンチ 4 は、明治時代の古地図などから橋梁部の位置を推定して設定したもので、この時に第 7 橋梁橋台部の南東部分を確認した。この試掘成果は、表 1 のとおりである。

試掘調査の結果、遺構の残存が確認されたため、区教委は JR 東日本に対し、法 96 条第 1 項に基づく遺跡発見の届出を指示した。届出は令和 2 年 8 月 7 日付で JR 東日本から提出され、区教委は令和 2 年 8 月 7 日付で都教委あてに副申した。この届出に対する都教委の指示通知（発見届の受理及び今後の保護・保全の指示）は令和 2 年 8 月 7 日付でなされている。

本届出を踏まえ、区教委は都教委に対し、令和 2 年 8 月 20 日付で遺跡地図並びに遺跡台帳の変更（追加・修正）を依頼した。この依頼に対し、都教委は令和 2 年 8 月 24 日付で変更を決定し、東京都の遺跡台帳に「高輪築堤跡（港区遺跡番号 208）」として登載された。

（2）第 2 東西連絡道路整備事業用地内での調査

令和 2 年 2 月～ 4 月の試掘調査結果を踏まえ、開発事業用地内における文化財の取り扱いについて、JR 東日本と区教委の間で度重なる協議を重ねた。その中で JR 東日本から、高輪橋架道橋下の港区道を切り替え、国道 15 号と芝浦・港南を結ぶ道路（以下、「第 2 東西連絡道路」）を整備する計画があり、道路下に下水管を新設するための工事を近く行いたい、という相談を受けた。

区教委は、第 2 東西連絡道路整備予定地でも高輪築堤の残存が見込まれることから、遺構の残存状況の確認を目的とした試掘調査の実施を指導した。

試掘調査の時期及び方法については、JR 東日本と区教委で調整を重ね、準備が整った令和 2 年 6 月 24 日に実施した。その結果、開業時のバラスト及び海側（東）の石垣が検出されたことから、当該部分の取扱いについての協議を開始した。

協議の結果、本工事は生活インフラとしての道路及び下水道整備という位置付け上、必要不可欠な事業であることから、高輪築堤の内部構造の確認・記録化を目的に、他の事業区域に先駆けて記録保存調査を行うこととした。

記録保存調査に当たっては、区教委が法第 99 条第 1 項に基づき、JR 東日本の協力のもと実施することとし、令和 2 年 8 月 28 日付で「第 2 東西連絡道路整備に係る下水道工事に伴う埋蔵文化財発掘調査の実施に関する協定書」を締結の上、区教委が作成した調査仕様書に基づいて実施することとした。現地調査は令和 2 年 9 月 1 日～ 12 月 22 日の期間、実施した。[(1)]

（3）再開発事業用地内における遺構検出調査

各地点での試掘調査の成果から、高輪築堤が当初の予想以上に良好な状態で残存していることが確認されたため、今後の再開発事業と遺構の保護について、たびたび協議を重ねてきた。協議の中で、試掘調査は部分的な掘削であり、その成果だけでは遺構全体の残存状態がつかめないため、事業予定地内の遺構検出調査を実施したい、という提案がJR東日本からあった。区教委はこの提案を受け入れ、法99条第1項に基づき、令和2年8月3日から遺構検出調査を開始した。

遺構検出調査は便宜上、再開発事業で呼称されている「1街区」から「4街区」に分けて行った（図0-7）。以下、調査地点の記載にはこの呼称を用いることとする。

各街区の検出調査の範囲と期間、およびその成果は、表2のとおりである。

（註）

（1）調査ヤード及び調査工程の都合上、調査範囲の南壁（高輪放水渠と接する付近）の石垣石等については同期間内に調査を終えられなかったため、令和3年1月7日以降の本体工事の中で計測・取り上げ・観察・記録作業を行った。事業用地内から調査対象物が完全に撤去されたのは令和3年1月15日である。

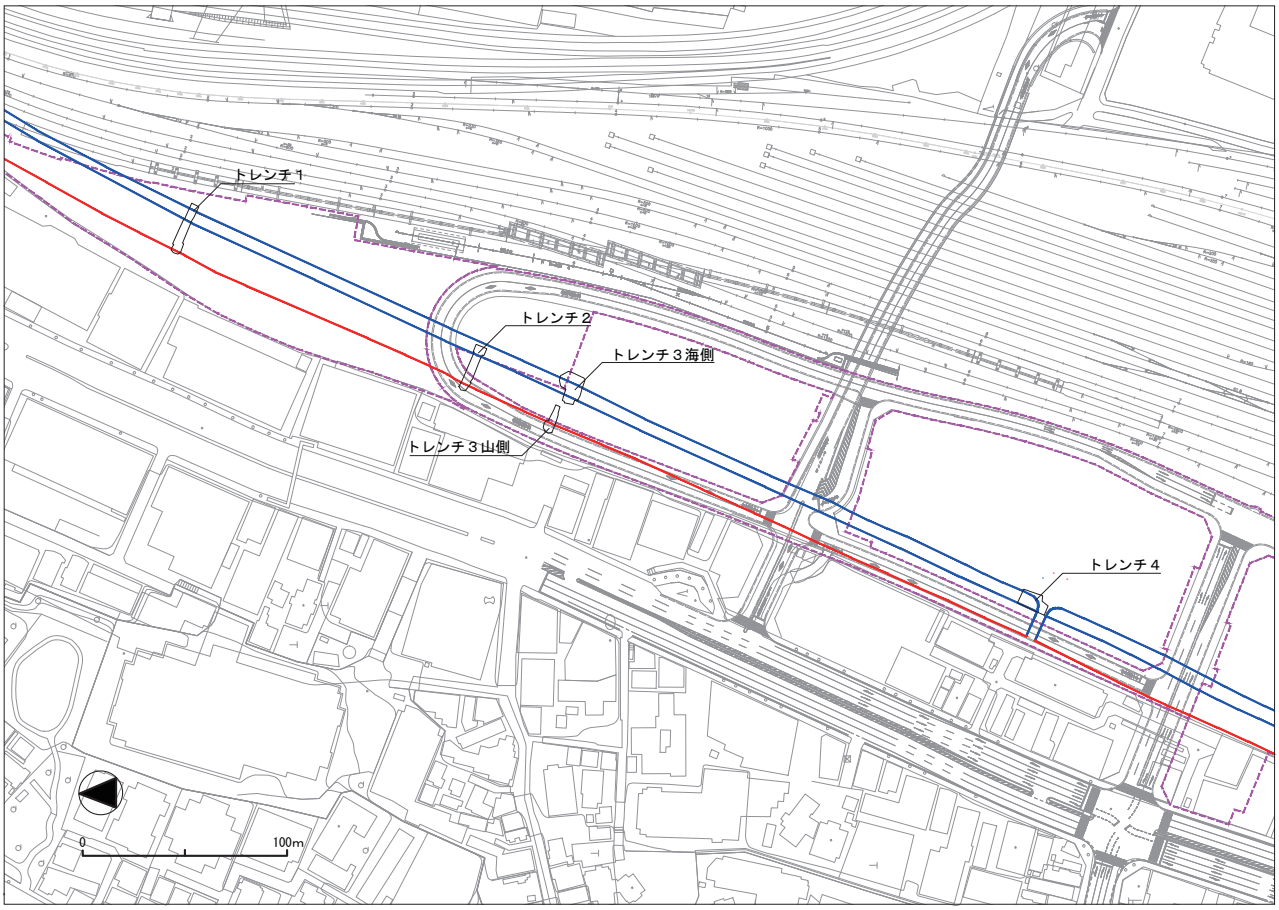


図3－6　令和2年2月～4月の試掘調査位置

表1　試掘調査の成果

トレンチ番号	海手側石垣				築堤頂部（バラスト）	山手側石垣			特記事項
	裏込め石	石垣	土台木等	波除杭		裏込め石	石垣	土台木等	
1	○（T.P.+2.12m）	○（T.P.+1.32m）	／	／	○（T.P.+2.73m）	×	×	×	
2	○（T.P.+2.07m）	○（T.P.+1.10m）	未確認	未確認	○（T.P.+2.73m）	○（T.P.+1.34m）	○（T.P.+0.83m）	未確認	
3	○（T.P.+2.06m）	○（T.P.+0.93m）	○（T.P.-0.74m）	未確認	○（T.P.+2.70m）	○	○（T.P.+1.42m）	○	山手側石垣は天端石の残存を確認。
4（橋台部）	未確認	○（T.P.+2.46m）	○	○	×（上面削平されている）	／	／	／	表面にスダレ状加工痕を認める。
4（石垣部）	○	○（T.P.+1.84m）	未確認	未確認	×（上面削平されている）	／	／	／	根石にスダレ状加工痕を認める。

《　凡例　》
○：残存確認
×：削平等により取り除かれている
未確認：残存が想定できるが調査範囲外等のため未確認である
／：調査範囲外

表2　検出調査の成果

地　点	検出調査期間	海手側石垣			築堤上面（バラスト）	山手側石垣				特記事項
		石垣石（検出標高）	土台木等（検出標高）	波除杭（検出標高）		3線化時石垣（検出標高）	3線化時土台木等（検出標高）	開業時石垣（検出標高）	開業期土台木等（検出標高）	
1街区	令和2年11月2日～	○ +1.45	○ -0.64	○ -0.85	○ +2.70	○ +1.44	○ -0.61	未確認	未確認	
2街区	令和2年8月3日～令和3年3月26日	○ +1.90	○ -0.73	○ -1.00	○ +2.73	○ +2.10	○ -0.86	未確認	未確認	
第2東西連絡道路部	【試掘調査】令和2年6月24日【本調査期間】令和2年9月1日～12月22日	○ +2.00	○ -0.73	○ -1.00	○ +2.75	○ +1.60	○ -0.91	○ -0.09	○ -0.96	現地調査の完全撤収は令和3年1月15日
3街区（第7橋梁橋台部含む）	令和2年8月3日～令和3年3月26日	○ +2.20	○ -0.63	○ -0.95	×	未確認	未確認	○ -0.10	○ -0.99	上面が削平されており、開業期のバラストは確認できず
4街区	令和2年9月23日～	○ +2.24	○ -0.62	○ -0.69	○ +2.60	○ +0.86	○ -0.71	○ +0.29	未確認	

《　凡例　》
○：残存確認
×：削平等により取り除かれている
未確認：残存が想定できるが未確認である

第４章

高輪築堤跡の遺構

第４章　高輪築堤跡の遺構

Ⅰ．確認された築堤跡

（1）遺構の概要

築堤は南北に長い開発エリアの 1.3㎞のほぼ全域で断続的に確認している [(1)]。確認された築堤は、海側（東）の石垣１列と山側（西）の石垣２列そして築堤の盛土・路盤上面及び築堤前面の群杭（杭列）である。西側の外と内に見つかっている２列の石垣は、ともに小口面を西向きにし、平行に距離を隔てながら２列が南北方向に延びている。この外側の石垣は、明治 32（1899）年、線路の３線化に伴い拡幅された際に構築したと考えられる。一方、内側の石垣は、ほとんどが３線時の拡幅で埋め立てられており、数か所で残存していることを確認した。開業期の海側の石垣に対応して構築された石垣と考えられる。

初期築堤の基本的な構造は、中央に堤の芯となる部分をつくり、その周囲を土砂や礫（粘土やローム土及び土丹塊）によって堤状に盛り固め、これを東側と西側の両石垣によって抑え込んで構築されている。堤の最上部には線路の道床としてバラストが盛土されている。また、海側（東）の石垣の前面には、石垣に並行して土丹塊を敷き固め、杭を列状に打ち込んでいる（群杭）。こうした造作は地固めとして築堤を支える構築物と考えられる。以下、構造部別に見てみたい。

（2）石垣（図4-1 ～ 5）

開業期の海側（東）の石垣は、約 30° の勾配で、石を１段ずつ並べ、横に目地が通る「布積み」による石積法で構築されている（図４-1）。石垣の残存状況は、上半部の石ほど多く取り除かれる傾向にあり、下半部ほど残存率が高く、特に下６・７段はほぼ残存している。最大で 15 段（根石１段、築石 14 段）の石垣を確認している。築石が抜き取られた部分は裏込め石が露出する。石垣の最上部には笠石があったと考えられるが残存していない。石垣の下端の根石は、凝灰岩を長方形に加工した石（幅 90、高さ 30、奥行き 30㎝強）を主に使い、これに正方形の小口の石（幅 40、高さ 30、奥行き 50㎝強）を組み合わせて並べている。２段目以上は主に安山岩を正方形に加工した築石を積み上げている。築石は、安山岩を主体とする間知石であるが、奥ゆきを途中で打ち欠き四角錐台形としている。大小あるが平均的には幅 50、高さ 50、奥行き 45㎝ほどである。築石同士の固定には目地や間詰石などは確認できない。また、修復をした痕跡や築石の規模が場所によって異なる等の特徴を看守できる箇所があるが、詳細は今後の課題となる。

石垣の土台は、角材として加工した胴木（土台木）を横に並べ、その内側に半割材を合わせて、30° の勾配の面をつくり、これに根石を載せている。胴木は、「相欠き」による継手法で繋いでおり、胴木の下端の標高は約 T.P.-1 ｍである（図４-2）。胴木の手前には約径 20 ～ 25㎝、長さ２～ 3m の杭（ここでは留め杭と呼ぶ）をおよそ 90㎝の間隔で打ち込んでいる。胴木と半割材及び留め杭の接続には、ボルト状の金具を貫通させて固定している（図４-3）。胴木と留め杭の新旧関係は、留め杭の頭を加工して胴木を合わせていることから、留め杭を打ちこんだ後に胴木を設置したと考えられる。留め杭の先端は、八面の面取りよって尖らせる特徴的な加工が見られる。

一方、山側（西）の明治 32 年の３線化に伴い構築された外側の石垣は、四角錐形の間知石を斜めに使う「谷積み」を用いて勾配 75° で積まれており、根石１段、築石 10 段、天端石１段を確認している（図４-４）。また、その内側には開業当時の石垣が埋もれている。現在、部分的な確認に限られるがこの石垣は、勾配 87° で直立気味に「布積み」で積まれ、下部の２段を確認している。本来はさらに上部に石垣があったと考えられる（図４-５）。両石垣の土台は、胴木と杭を用いている。ともに胴木の下端の標高は、約 T.P.-1 ｍである。

図４－１　開業期海側（東）石垣検出状況（2 街区、南から）

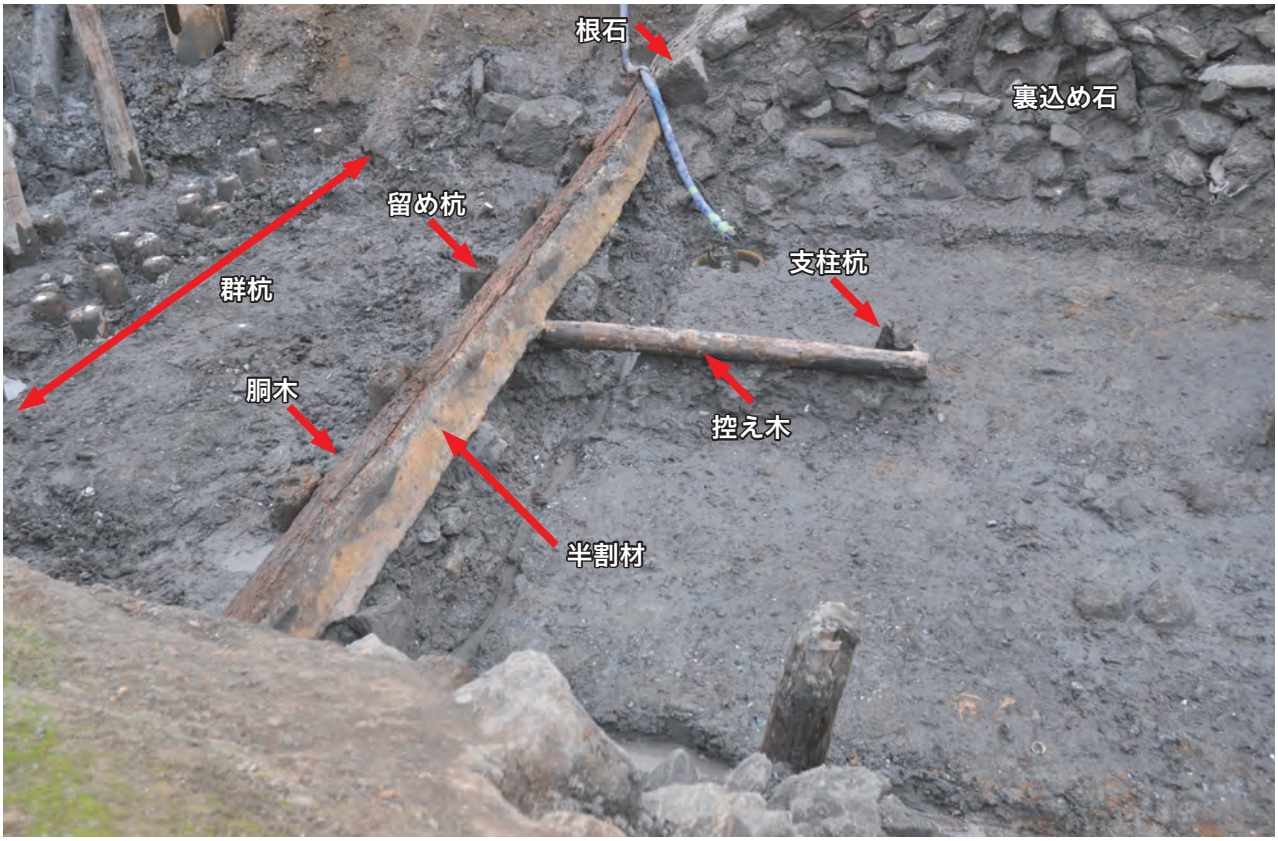


図４－２　海側（東）石垣土台部（胴木、留め杭等）検出状況（第 2 東西道路部分、北西から）

図４－３
ボルト状の金具部分拡大
（3 街区、東から）

図４－４　3 線化に伴う山側（西）石垣（1 街区、南西から）

図４－５　開業期山側（西）石垣検出状況（第 2 東西道路部分、北西から）

（3）築堤上部のバラスト（図4-6）

築堤の最上部には黄褐色の砂礫層が堆積している。砂礫層の上部の標高は、約 T.P.+2.8 mである。この特徴的な砂礫層は、厚さ約 10 ～ 60㎝、幅 6 ～ 7m ほどが残存している。これは開業当時の線路の枕木を覆うバラスト道床と考えられる。この砂礫層の上部は近年まで使われていた線路砕石のバラストによって覆われている。

図４－６　築堤上部の上層断面（2 街区、北西から）

図４－７　群杭検出状況（3 街区、南から）

（4）群　杭（杭列）ほか（図4-7）

東側石垣の下端の留め杭からさらに海手に向けて、石垣に並行するように土丹塊が敷き固められ、その外側に約 4 列の群杭が石垣に並行して打ち込まれている。土丹塊の敷き固めについては、幅 2 mほど明瞭に確認できる箇所もあれば、まばらな箇所もあり一定したあり方を示していない。一方、杭列は胴木杭から東に 2.0 ～ 3.8 mの距離に幅 1.8 mの範囲で 4 列確認できるが、杭列間の距離が 0.3 ～ 0.8 mと規則性に乏しいうえに、杭列が蛇行する特徴が看守できる。杭は径 10 ～ 20㎝、長さ 1.1 ～ 2.4 mを測る。杭の頭の標高は約 T.P.-0.9 mである。これらの土丹塊の敷き固めや群杭は、築堤の海側を支えるための構造物と想定される。なお、この両者の上部は黒色の砂利が一様に堆積しており、開業期の段階で人工的に覆われたと考えられる。

図４－８　埋め立て土堆積状況（第２東西道路部分、北から）

（５）築堤を覆う埋め立て土（図４-８）

海側（東）の石垣の上部は、築堤廃絶後の埋め立て土によって覆われている。堆積土の状況は、大別すると上層と下層に分かれ、上部は東側に急角度で傾斜する土層（ローム土、シルト及び黒色土）が互層として堆積し、一方、下部は東への傾斜を緩やかにして、シルト層と砂層が堆積している（図４-８）。この堆積状況から埋め立ての方向は、築堤側から行われたと考えられ、１街区から第７橋梁橋台部まで同様な堆積状態を確認できる。しかし、第７橋梁を境に埋め立て土の方向は西側傾斜となり、南側の４街区へとつづいていることがわかる。この埋め立て土は、明治末から大正初期にかけて品川駅の改良に伴う海側への拡張を示すものと考えられる。一方、西側の場合は、拡幅期の石垣よりさらに西側の埋め立て土が一様でなく、民地としての開発が断続的に行われたことを示している。基本的には青灰色の泥土層によって埋め立てられている。

（６）築堤の規模と内部の構造（図４-２・４-９）

築堤の規模は、開業期の東側と西側の両胴木の幅約 17.5 m、拡幅後の場合は 21 m強で、胴木の下端から築堤天端のバラスト上部までが 3.8 mほどの高さである。

第２東西連絡道路地区の先行調査によれば初期の築堤は、両石垣の胴木下端の標高が T.P.-1 mとなっており、下端面の土層は、貝混じりの砂質シルトで自然堆積層と考えられる。築堤構築の初期の造成はこの高さまでの土砂除去を行い、地均しをしていると考えられる。堤の中央の下端部に幅４mほどで土丹塊が敷き詰められおり、これをシルト質の土層で蒲鉾状に覆いこれを芯材としている。

海側（東）の石垣の直下には留め杭の控えが構築されている（図４-２）。留め杭を横木（控え木）で繋ぎ、支柱杭を打って支えている。横木と留め杭及び支柱杭の接合にはボルト状の金具が使われている。このことから留め杭と控えを構築した後に胴木を載せ、さらに石垣を積んだものと想定される。留め杭の間隔は 0.9m ほどで、控え木の間隔は 2.7 m を測る。

築石の裏には裏込め石として礫（土丹や雑石）が詰められているが、特に築石の下部は裏込めの背後に人頭大の土丹塊を主とした礫が分厚く堆積する特徴がある。築堤中央部の芯材の上部には粘土層、さ

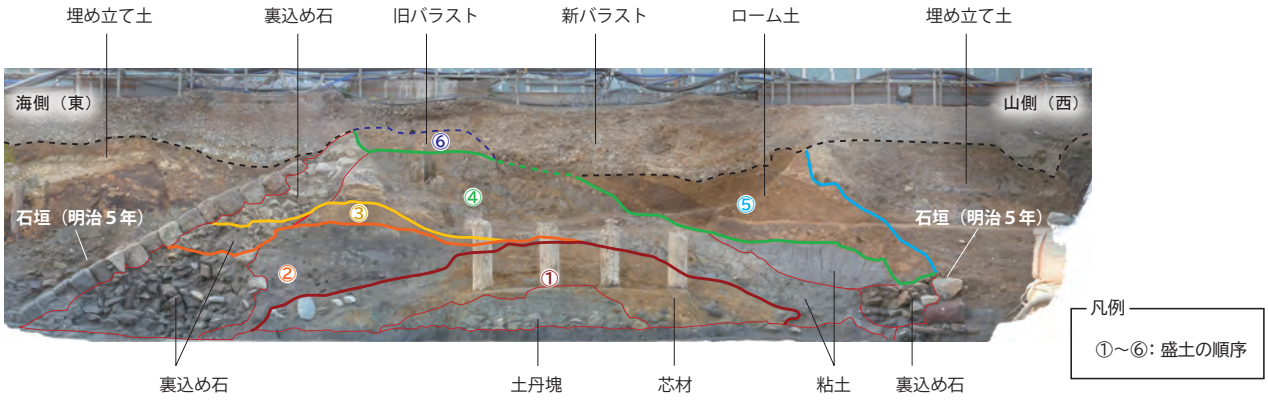


図４－９　裁ち割り状況（第２東西道路部分、北から）

らにローム層が盛り土されている。堆積状態は山側（西）に傾斜しており、海側（東）の強度を意識した堆積状況を示していると考えられる（図４-9）。両石垣の築石の積み上げは、築堤の中央部の盛り土に合わせて数回段階的に行われたことが堆積状況から推察される。

（７）出土遺物

築堤の盛土からの遺物の出土は少なく、縄文土器片をはじめ近世の陶磁器や瓦片がある。もっとも出土遺物が豊富なのは、海手側の底面の砂利層内から近世～近代の陶磁器類はじめ石製、金属製、木製品等の各種遺物が出土している。

Ⅱ．第７橋梁橋台部（図４-10 ～ 12）

３街区の南寄りで橋梁の橋台と考えられる石組みによる構築物が見つかっている（図４-10）。この橋台は北橋台と南橋台の２基で構築されており、その距離は 6.8 mの間隔をもっている。両橋台の残存状況には違いがあるが、規模・構造及び形態は酷似している。橋台と築堤とのあり方は、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、30° の勾配をもつ海側（東）の石垣の両端を弧状に湾曲させて接続させている（図４-11）。両橋台の直上には京浜東北線の基礎が南北方向に跨いで構築されており、橋台の上部はこれによって取り除かれている。この基礎を取り除き、橋台石面の調整の違いから、橋台は開業期の方形状の両橋台を利用して、さらに山側（西）へ共に拡幅したことがわかる。

拡幅以前の橋台の規模は、およそ南北 5.6m、東西 7.2m で、高さは 2.6 mと推定される。東西の両壁面にはそれぞれ幅１～ 1.2 m、奥行き 0.15 mの２か所に張り出しがある。これは橋脚の桁柱に相当するものと考えられ、各橋台は４本の桁柱を持っていたと想定できる。この旧橋台は、平面の外枠を石組みにより囲われており、内部を土丹塊及び土砂と雑石で埋め込んでいる。拡幅後の橋台の東西幅は 13.8 m弱と規模を広げている。

橋台の石積み技法は、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ブラフ積みが用いられている [(2)]。両橋台ともに下端の根石１段の上に９段の切り石積みが確認できる。北側橋台ではその上に笠石が１段残っていた。石材はいずれも安山岩が用いられている。

両橋台の石面は、東側の開業時の石面を、斜め筋状の叩き（すだれ仕上げ）によって仕上げているのに対し、西側の拡幅期では粗く打ち欠いただけで、東西で調整の仕方を異にしている（図４-12）。なお、拡幅に際しては、橋台の西側の切り石を下駄の歯状に外し、拡幅時に切り石をはめ込んでつなげ、縦に目地が通らないように配慮している。この石面の調

図４－１０　第７橋梁橋台部全景（3 街区、北東から）

図４－１１　３街区全景（上から）

図４－１２　第７橋台（北側）石面（3 街区、南東から）

整の違いからも西側の石積みは３線化に伴って拡幅されたものと想定される。開業時の山側（西）の石垣は、拡幅した橋台の内側に隠れている可能性が高い。石材の接着には、旧橋台では灰白色の漆喰目地が用いられており、一方、拡幅時の目地ではモルタル仕上げとなっていると想定される。今後分析によって明らかにする必要がある。両橋台間の下端には石敷き等が確認されているが、橋台同様に東側の旧橋台相当部と西側の拡幅相当部で石敷きの様相が異なっている。

Ⅲ .4 街区の海側石垣の張り出し遺構（信号機跡）（図4-13 ～ 15）

高輪ゲートウェイ駅の西側前面にあたる４街区では、南北に 380m の距離の西寄りに築堤と海側（東）の石垣及び群杭が確認されている。中央部付近を境に築堤は北側に向けて直線的にのび、南側へは品川方面へ東に弧を描くように湾曲している（図４-13）。このような残存状況は、高輪海岸の形状を今に残すとともに、海上築堤の鉄道らしい景観を示しているといえる。この中央部の境目の位置で、東側石垣の上部に石積みによる張り出しが確認されている（図４-14）。張り出しは平面方形で海側の両角は隅丸状につくられており、海側（東）石垣の１段目の根石から４段目の築石の上方から角度 70° の傾斜で、最大５段の石垣が残っている。規模は、上部で南北幅 3.1m、東西の長さ 2.8m で、高さ最大で 1.4m が残存している。石材は築堤築石と同様の安山岩の間知石を用いている。張り出しのほぼ中央には、角材を十字に組んだ基礎遺構が見つかっている（図４-15）。角材は、南北方向のものが長さ 1.82m、幅 0.24m で、東西方向のものが長さ 1.76m、幅 0.21m である。角材が組み合う中央に枘（ほぞ）が切り込まれ、角材の４方端部に金具や切込みが見られることから、柱状の上部構造をトラス状に支えるものと想定できる。この張り出しは、構造や文献上から「合図柱」と呼ばれた信号機の痕跡と考えられる。

図４－１３　４街区全景　赤丸部分が張り出し遺構（信号機跡）（北から）

図４－１４　張り出し遺構（信号機跡）全景（東から）

図４－１５　張り出し遺構内部十字組基礎（4 街区、上から）

※用語説明

石垣の用語については下記のとおりとする。

・布積み；石材を一段ずつ並べて、横に目地が通る積み方
・谷積み；石を斜めに使い積み上げる積み方
・間知石；四角錐に加工した石材
・根石；最下段に積まれた基礎石
・天端石；石垣の最上部に積まれる石
・築石；ここでは根石と天端石以外の石の呼称として使う
・笠石；ここでは天端石の上に乗る加工石
・間詰石；石と石の隙間を埋めるために詰める石
・裏込め石；石垣の裏に詰められる小石（栗石）
・胴木；根石を支える横木（土台木）
・相欠き；双方の材を半分ずつ欠いて嵌め合わせる継ぎ方

（註）

(1) 築堤の名称は、「鐵道諸建築費用綱目」では「埋立盛土堤　石垣之部」の綱目に属し、また、鉄道百年史（『東京市史稿』）では、「品川脇八ッ山下掘割東京海手土手築造」や「高輪海岸土手埋立、幷品川入口横裁橋梁工業」と称しており埋立、盛土、土手などが使われている。一方、発注としては八ッ山の切り崩しと一連の工事として入札が行われたようである。

(2) この積み方は、横浜の山手の崖に多く用いられる石積みの方法から「ブラフ積み」と呼ばれ、房州石を用いた石積法であるが、その地域に特徴的なことから俗称として用いられたとされている。東京周辺でも同様の積み方による外壁を見ることができる。旧新橋停車場のプラットホームの石積みも同様な積み方が用いられている。

第５章

高輪築堤跡の価値

第５章　史跡としての高輪築堤跡の価値

明治５（1872）年９月、日本初の鉄道は新橋～横浜間で開業した。新橋停車場は、昭和 40（1965）年「旧新橋横浜間鉄道創設起点跡」として国の史跡に指定された。平成８(1996)年に「旧新橋停車場跡」として名称変更・指定範囲の変更、平成 12 年に精緻な実測調査の結果、指定範囲の変更が行われ、正確な範囲が確定された。令和２年８月に発見された高輪築堤跡は、令和３年９月 17 日に、新橋停車場跡と強い関連のある史跡として、「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」という名称で追加指定された。

今回発見された遺跡は、現在の田町駅の北側から品川駅の南側まで、東京湾上に、約 2.7㎞にわたり築かれた堤、高輪築堤の一部である。すでに史跡指定されている品川台場と同様に、海上に築かれた土木構造物であり、その技術や素材も活かされている。

高輪築堤は、明治３年から２年の月日をかけて築かれた。その期間中、数度の自然災害による工事の中断、やり直しが行われた。明治５年５月から仮開業が品川～横浜間で開始。品川が始発となったのは、この約 2.7㎞区間の高輪築堤の工事が遅れたことに起因しており、それだけの難工事であったことを証明している。高輪築堤には、４か所の橋梁（第５～第８橋梁）が設けられ、いずれも舟を通すためのものである。うち第５・第６橋梁は、地域住民の要望と一部費用負担によるものであった。令和２（2020）年度実施の調査で発掘された橋梁は第７橋梁で、浮世絵に描かれている橋梁と同形のものである。

本事業の計画地（南北約 1.3㎞）において、第Ⅰ期事業地内 900m 弱の遺構確認調査が行われた。残存状況は、各所で多少の違いはあるものの、概ね同様であった。海側（東）の石垣は、およそ 30° の勾配で築かれており、海底から 1/3 の間知石が残存。上部は間知石がはずされ裏込め石が露出している状況で発掘。山側（西）は、石垣が垂直に積まれ、上段まで残存しており、保存状況は良好といえる。海側の石は布積みで、山側は谷積みとなっており、石の大きさや素材も海側と山側で違いがみられ海側と山側で建設時期が違うことがわかり、山側については線路拡幅時に築かれた石垣と推定される。なお、開業時の山側の石垣は先行して行われた本調査で発掘されており、海側と同じ大きさの石が布積みで、検出された。線路が敷かれるバラストの残存状況は、４街区では、全域で確認できる。一方３街区においては、南側から京浜東北線を通すためのコンクリート製の擁壁が大正期に設置されており、明治期の築堤上部は残存していない。２街区にかけては、高架橋となっていたことから、コンクリート及び鉄骨の橋脚部分のみ残存していないが、概ね明治期のバラストが残されている。

高輪築堤に関する文献資料は少なく、この遺構こそが、当時の日本の鉄道技術、土木技術を将来に伝える唯一無二のものである。また、英国から輸入された鉄道という仕組みをどのように日本の技術で実現させたかを今に残す貴重な遺構であるとともに、日本の近代化を知る上で欠かせない遺跡である。また第７橋梁は、国家事業として実施された鉄道事業が、高輪海岸周辺住民の要望を受け入れ造られたものと推察され、地域の歴史としても欠かせない遺構である。

高輪築堤跡は旧新橋停車場跡と一体で、日本の鉄道遺構を今に残す貴重な遺跡で、地域の歴史の特徴を表しているものであると同時に、港区だけでなく、東京都、わが国の歴史を理解する上で重要なものといえる。

高輪築堤跡については、遺跡の存在が明らかにされて以来、多数の学術団体等から、その価値を評価し、保存を求める見解が公表されている。港区教育委員会に見解等を寄せた学術団体等の一部は、次のとおりである。

秋田近代史研究会
大阪歴史学会
関東近世史研究会
京都民科歴史部会
交通史学会
国際記念物遺跡会議（ＩＣＯＭＯＳ）
国際産業遺産保存委員会（ＴＩＣＣＩＨ）
産業遺産学会
首都圏形成史研究会
専修大学歴史学会
総合女性史学会
地方史研究協議会
中央史学会
中部産業遺産研究会
鉄道史学会
東京産業考古学会
東京歴史科学研究会委員会
東北史学会
都市史学会
奈良歴史研究会
日本イコモス国内委員会
日本考古学協会
日本史研究会
日本風俗史学会
日本歴史学協会
文化財保存全国協議会
北海道産業遺産学会
宮城歴史科学研究会
明治大学駿台史学会
歴史科学協議会
歴史学研究会

附　編

国指定史跡
旧新橋停車場跡及び
高輪築堤跡

附　編　国指定史跡 旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡

Ⅰ．指定の状況

〇名　　称　旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡
〇指定履歴
・昭和 40 年 5 月 12 日（史跡指定）
・平成 8 年 12 月 10 日（一部解除・追加指定・名称変更）
・平成 12 年 3 月 27 日（追加指定・一部解除）
・令和 3 年 9 月 17 日（追加指定・名称変更）
〇指定基準　史跡の部六（交通・通信施設）
〇所 在 地
東京都港区新橋一丁目、同芝浦四丁目、同港南二丁目
〇管理団体　なし

Ⅱ．指定説明

旧新橋停車場跡は、明治 5 年（1872）、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 6 年（1853）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手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 2 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 11 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・スパイキ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 5 年 9 月 12 日（太陽暦の 10 月 14 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 4 停車場が設けられ、全長 29㎞を 53 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窺える。

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 19 年、東海道ルートに変更され、同 22 年に新橋･神戸間が全通すると、東海道本線（呼称は同 42 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 3 年（1914）に新たな起点駅として東京駅が開業すると、その名を烏森駅に譲り、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 61 年（1986）廃止され、その歴史を閉じた。同駅構内には、昭和 9 年に整備され、昭和 33 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 40 年 5 月 12 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 3 年（1991）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 8 年 12 月 10 日、駅舎全体と乗降場の一部及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 3 年 3 月 23 日）等を踏まえ、緊急的に追加指定を行おうとするのは、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 7 橋梁とその南北に接続する築堤（80m 分）と、その北側に位置する築堤（40m 分）の 2 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も、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って、路線の土地取得や測量に困難を来たした。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っ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 1 丁目・芝 4 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 2.65㎞（1460 間）、平均幅 6.4m（3 間半）であり、工事は入札により平野弥十郎等が請け負った。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 3 年 10 月に、後者は同 4 年 6 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 5 年 4 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 9 月にようやく完成した。

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 5 から第 8 までの 4 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 7 橋梁は、明治 4 年 10 月に着工、同年 12 月に完成し、長さ 5 間（約 9.1m）、幅 3 間 9 分（約 7.1m）の規模で、同 10 年には木橋から錬鉄鈑桁の鉄橋に掛け替えられた。

新橋・品川間の線路敷は明治 9 年に複線化され、同 32 年に 3 線化、同 42 年には 4 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 3 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、陸続きとなっ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 24 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 31 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扱いに関する協議が行われ、令和 2 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 1.3㎞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ったものであり、2 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 90㎝間隔で直径約 20 ～ 25㎝、長さ 2 ～ 3m 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、30 度の勾配で石垣を最大 15 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 90㎝、高さ・奥行 30㎝）を主に使用し、2 段目以上は主に安山岩を加工した正方形の間知石（幅 60㎝、高さ・奥行 55㎝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ったと考えられるが残っていない。石垣前面には、石垣に並行して土丹塊を敷き固め、杭を列状に打ち込んでおり、地固め・波除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 2 段分を確認したに過ぎないが、勾配 87 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 17.5m、胴木の下端から築堤上面のバラスト上部までの高さは 3.8m である。堤の上部には、線路の道床としてバ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幅され、四角錐形の間知石を用いた石垣が西端に築かれている。根石 1 段、築石 10 段、天端石 1 段を確認し、勾配は 77 度で、谷積(たにづ)みである。拡幅後の築堤幅は 21m 強である。その規模及び記録からして、明治 32 年の 3 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 7 橋梁は、北と南の橋台の 2 基からなり、その距離は 6.8m 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、30 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 5.6m、東西約 7.2m、高さ約 2.6m と推定される。東西の両壁面にはそれぞれ幅 1 ～ 1.2m、奥行 0.15m の 2 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。拡幅後の橋台の東西幅は約 13.8m 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 10 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、漆喰目地を使用しているが、拡幅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 5 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 7 橋梁が良好に残り、その後の 3 線化の過程も窺うことができる。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。
（令和 3 年 12 月 1 日発行『月刊文化財 12 月号（699 号）』より引用）

参考・引用文献

大島盈株 1899 従東京新橋至横濱野毛浦鐵道諸建築費用綱目 帝国鉄道協会会報第一巻第四号

東京市芝區役所 1938『芝區誌』

東京都港区 1960『港区史』上巻

東京都港区 1960『港区史』下巻

東京都編 1961『東京市史稿』市街編第 51

田中時彦 1963『明治維新の政局と鉄道建設』吉川弘文館

社団法人鉄道建設業協会 1967『日本鉄道請負業史明治篇』

日本国有鉄道 1969『日本国有鉄道百年史』第 1 巻

日本国有鉄道 1970『日本国有鉄道百年史』第 2 巻

滝沢貴林・向山勤弥 1970「景観の変遷（高輪）」『港区の文化財・第 6 集　高輪・白金 - その 1』港区教育委員会

日本国有鉄道 1972『日本国有鉄道百年史』第 4 巻

日本国有鉄道 1972『日本国有鉄道百年史』第 6 巻

東京都港区 1979『新修港区史』

原田勝正 1983『明治鉄道物語』筑摩書房

横浜市教育委員会 1987「横浜山手 横浜洋館群保存対策調査報告書」

桑原真人・田中彰編 2000『平野弥十郎幕末・維新日記』北海道大学図書刊行会

港区教育委員会 2007『増補港区近代沿革図集　芝・三田・芝浦』

港区教育委員会 2008『増補港区近代沿革図集　高輪・白金・港南・台場』

柏原宏紀 2009『工部省の研究―明治初年の技術官僚と殖産興業政策』慶應義塾大学出版会

老川慶喜 2014『日本鉄道史　幕末・明治篇』中公新書

富川武史 2016「東海道品川宿石積護岸の形成と展開」『品川歴史館紀要』第 31 号

港区 2020『港区史　自然編』

港区 2020『港区史　図説編』

文化庁文化財第二課 2021「新指定の文化財―記念物―」『月刊文化財』12 月号（699 号）第一法規

掲載写真等の所蔵先および提供元

（口絵）

1、2、4 ～ 8　港区教育委員会

3　東日本旅客鉄道株式会社

（巻頭　高輪築堤）

図 0-1、3 ～ 18、20　港区教育委員会

図 0-2　港区

図 0-19　東日本旅客鉄道株式会社

図 0-21　港区教育委員会及び東日本旅客鉄道株式会社

（第 1 章　高輪築堤跡の位置と環境）

図 1-1　国土地理院

図 1-2　国土地理院

図 1-3　東京都立中央図書館特別文庫室

図 1-4　国立公文書館デジタルアーカイブ

図 1-5、6、8　東京都立中央図書館

図 1-7　港区教育委員会

（第 2 章　史資料からみた鉄道建設と高輪築堤）

図 2-1、2　日本大学芸術学部

図 2-3 ～ 6　港区教育委員会

（第 3 章　発掘調査に至る経緯）

図 3-1 ～ 6　港区教育委員会

（第 4 章　高輪築堤跡の遺構）

図 4-1 ～ 8、10、12 ～ 14　港区教育委員会

図 4-9　港区教育委員会及び東日本旅客鉄道株式会社

図 4-11、15　東日本旅客鉄道株式会社

港区平和都市宣言

かけがえのない美しい地球を守り、世界の恒久平和を願う人びとの心は一つであり、いつまでも変わることはありません。

私たちも真の平和を望みながら、文化や伝統を守り、生きがいに満ちたまちづくりに努めています。

このふれあいのある郷土、美しい大地をこれから生まれ育つこどもたちに伝えることは私たちの務めです。

私たちは、我が国が『非核三原則』を堅持することを求めるとともに、ここに広く核兵器の廃絶を訴え、心から平和の願いをこめて港区が平和都市であることを宣言します。

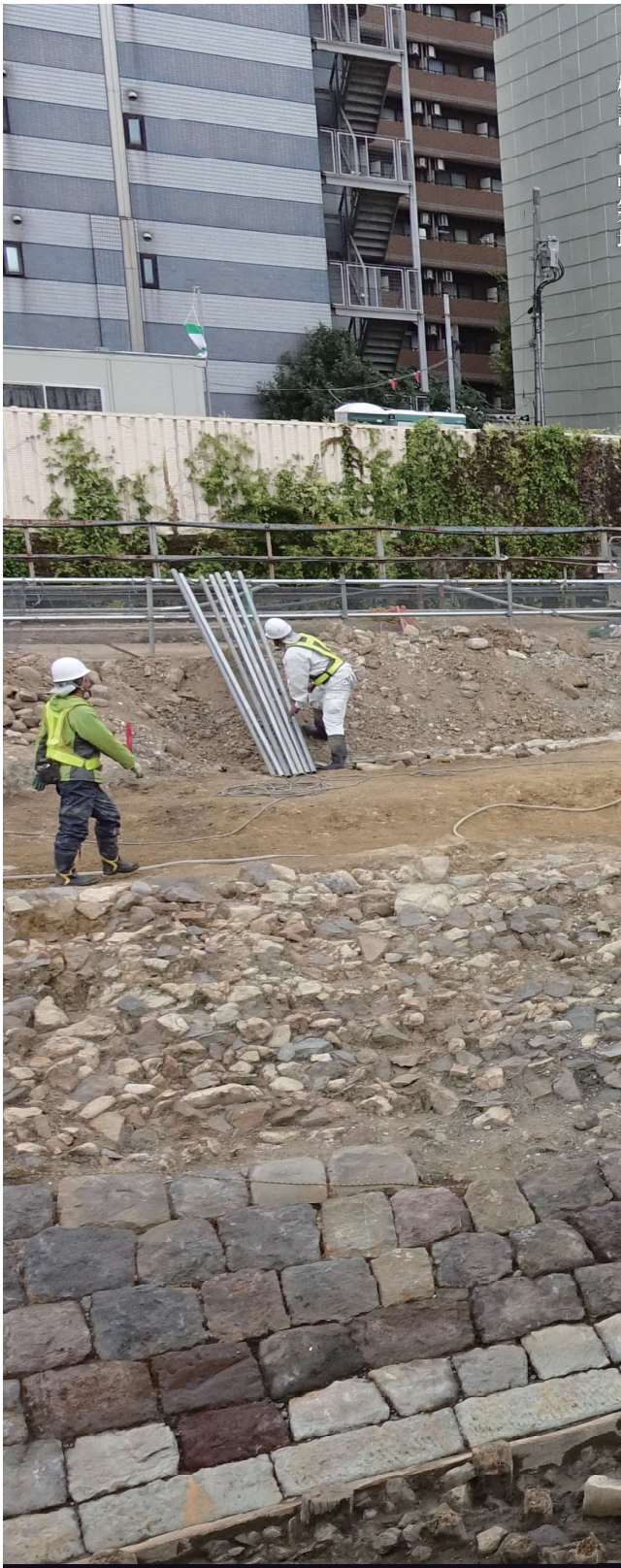
昭和６０年８月１５日

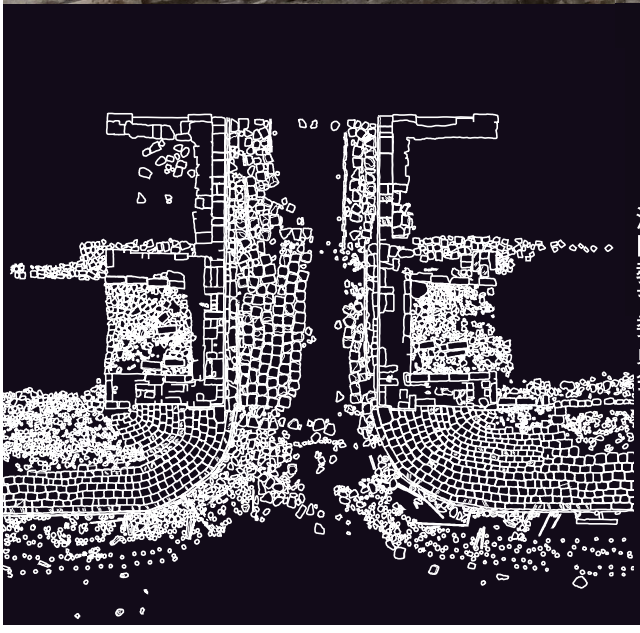
港　　区

概説 高輪築堤

発　行　日　2022（令和４）年３月31日
編　　集　港区教育委員会（同事務局 教育推進部 図書文化財課 文化財係）
東京都港区白金台４-６-２（港区立郷土歴史館）
TEL 03-6450-2869
発　　行　港区教育委員会
印　　刷　株式会社　文洋社

刊行物発行番号　2021133-7280





港区教育委員会