

神戸臨港線

南本町架道橋範囲確認調査報告書

（三）神戸埠頭
The Pier Kobe.



2008
神戸市教育委員会

例　　言

本書は、神戸臨港線南本町架道橋範囲確認調査の報告書である。

- 1.確認調査地点　神戸市中央区臨浜海岸通
- 2.確認調査期間　平成16年5月14日～平成16年7月2日
- 3.確認調査面積　715m²
- 4.確認調査主体　神戸市教育委員会
- 5.確認調査担当者　神戸市教育委員会文化財課学芸員　山本雅和・橋詰清孝・関野豊
- 6.本書で使用した水準値（標高）は、東京湾中等潮位（T.P.）である。
- 7.現地調査では、独立行政法人都市再生機構西日本支社・日本貨物鉄道株式会社・神戸市都市計画局計画課の協力を得た。
- 8.現地調査にあたっては、岡山大学大学院環境学研究科馬場俊介教授、文化庁記念物課山下信一郎調査官の指導を得た。
- 9.本書作成のための資料調査では、神戸市立博物館学芸課 中村善則課長・小野田一幸学芸員・高久智広学芸員に助言・協力を得た。
- 10.本書に掲載している遺物写真は杉本和樹（西大寺フォト）、現地の写真は丸山潔（文化財課）によるものである。
- 11.本書の執筆は、「位置と歴史」を丸山、「調査成果」を橋詰、「出土遺物」を黒田恭正（文化財課）が、編集は丸山が担当した。
- 12.本確認調査後、保存が困難になった第1・2橋台は、後に事業者負担で発掘調査を実施した。その成果は「平成16年度神戸市埋蔵文化財年報」2007に、本書の内容と共に掲載している。

目　　次

1. 位置と歴史	1
2. 調査に至る経過	2
3. 調　　査　　結　　果	2
4. 出　　土　　遺　　物	9



図1　調査地点位置図

表紙写真は、昭和初期の神戸港埠頭で、
兵庫県教育會発行の絵はがきである。

1.位置と歴史

1868年（慶応3年）神戸港が開港し、神戸の近代化が始まった。しかし、それまでの物資流通の中心は兵庫津にあった。

兵庫津は、古代大輪田泊にはじまり、平清盛の大改修を経て瀬戸内海航路には欠かせない港湾となっていた。また、西国街道の宿場町でもあり、18世紀以降は瓦屋根の町屋が密集する日本有数の港湾都市に成長していた。そのような都市を背後にもった港湾を開港し、外国人との摩擦が起こることを懸念した幕府は、その東部の一寒村であった神戸を開港した。したがって、神戸港の整備には、多くの時間を要した。

近代においても、船舶は最も優れた大量輸送機関であった。その貨物を内陸へと運ぶには、鉄道は重要な施設であり、大規模な港湾においては施設の一部とも言える存在であった。これが臨港鉄道である。

神戸における臨港鉄道のはじまりは、山陽鉄道が1890年（明治23年）に開業免許を取得した兵庫一和田崎町（後に和田岬）である。一方、神戸港には小桟橋しかなく、大型汽船は沖泊まりで解による荷揚げが行われていた。1907年（明治40年）には本線に貨物駅として灘駅を設置し、ここから分岐し小野浜駅を開設し、貨物の取扱いを始めた。小野浜駅の規模は、昭和12年発行の「神戸市史 第二輯 別録」によると次のようである。

「小野浜駅は本市の東南岸浜辺通臨港地帯に位し、昭和八年現在に於ける構内面積九萬九千七十四平方米、線路延長十九、二秆を超え、上屋は六棟四千二百八十八平方米、その他貨物積卸場三七七十三平方米にして、起重機三台、計量台一台あり、将来東部築港計画完成の候には外國貿易地帯の枢軸を扼し、物資集散上益々重要な地位を占むるであろう」

その後、神戸港の整備が進み、1922年（大正11年）には四本の突堤が完成し、小野浜駅からそれそれに引込線が延長され、1924年（大正13年）には開業した。その間の事情が「神戸市史第二輯 別録」には次のように表現されている。

「大正六年新港突堤測線敷設せらるゝや、税関事務室の一隅を駅舎に充て突堤発着貨物の取扱に従事せしが、突堤の殆ど竣功すると共に駅舎の必要に迫られ、同十年五月新港第二及第三突堤根元中間に神戸港荷扱所を設けた。然るに當港の設備完成に伴い、當駅も旅客列車運転の必要に迫られ、大正十三年七月神戸港荷扱所は神戸港駅と改称せられ、翌八月旅客をも取扱ふに至った」

第四突堤Q号岸壁には上屋付きの「ポートトライイン」発着用ホームが設置され、2階部分には送迎デッキが設けられていた。歐州航路の出航日には、京都一神戸港間の直通列車が運行されていた。1917年（大正6年）には本線からの分歧の灘駅は東灘信号所と改称し、およそ1km西方に旅客用避難所が開設された。

臨港線は最盛期を迎える後も1928年（昭和3年）には、小野浜駅から海岸通沿いに湊川駅まで貨物線を敷設し、1939年（昭和14年）には神戸港駅は小野浜駅に統合された。1972年（昭和47年）には摩耶埠頭へも引込線が開設された。

しかし、時代は鉄道からトラック輸送へと移行しつつあった。神戸の近代化に大きく寄与した臨港鉄道も、1985年（昭和60年）には神戸港一湊川間、1986年（昭和61年）には神戸港一摩耶埠頭間、そして2003年（平成15年）には神戸港一東灘信号所間が廃止された。



図2 神戸臨港線と発掘調査地点位置図（神戸市都市計画図 「神戸市街地東部」1/10000 1999年作成）

2.調査に至る経過

明治40年の竣工以後、近代神戸港の建設と発展に寄与し、また国際都市神戸への発展の原動力となった鉄道である。しかし、平成15年11月、98年間にわたる海陸連絡輸送の使命を終え廃線となった。その軌道敷内は稼動中に補強・改修が何度も繰り返され、築造当初の明治時代末期の遺構は築堤内に埋没していた。

平成16年4月、築堤撤去工事中の日本貨物鉄道株式会社から、敷地内で煉瓦造の橋台が出土したとの連絡があり、協議の結果、平成16年5月から南本町架道橋4基の確認調査を実施した。

3.調査結果

確認調査の結果、鉄道建設当初（明治36年着工、明治40年竣工）の煉瓦造の重力式架道橋が、当時の石敷きの道路（第4架道橋）やその側溝とともに良好に遺存していることが明らかになった。また、橋台上に使用された煉瓦の刻印からも、明治40年までに築造されたものであることが裏付けられた。

検出した4基の橋台は、鉄道と交差する道路の両脇に煉瓦で組み上げた橋台で、2基1対で橋梁を架けた重力式の架道橋であることが明らかになった。架道橋に架かる橋桁は既に撤去されていたが、これに伴う道路は残存し、石組みやモルタル造の側溝が検出された。



図3 「神戸市街全図」大正6年（神戸市立博物館蔵）



図4 「実施踏査 神戸市新図」大正10年（神戸市立博物館蔵）

橋台構造 架道橋台全体の形状は、平面「コ」の字状に煉瓦を組み上げている。道路に面する両端には、長方形に加工した花崗岩切石を交互に積み上げた隅石がある。

煉瓦はイギリス積みで、端部には煉瓦を半裁したいわゆる「羊羹」を使用する部分（側面）と、煉瓦の小口面を使用する部分（道路側・正面）がある。また、道路上に面する煉瓦には、光沢のある赤褐色の焼過煉瓦が使用されている。築堤内に隠れる背面や基礎部分には、比較的低温で焼かれた赤橙色の煉瓦が使用されている。

橋台の規模は、第2・4橋台が幅6.75mでほぼ同一規格であるが、第1橋台は7.2mである。

橋台高は最も東に位置する第1架道橋が5.6m（道路面からの高さ）で最も高く、第2架道橋が高さ4.9m、第4架道橋が高さ3.6mと、旧神戸港駅に近くほど低くなっている。

主桁を受ける橋桁受部には、主桁の載る桁座部分に花崗岩の切石（床石）がはめ込まれている。築造当初の桁座部が残る第4架道橋では4個の花崗岩切石の床石が存在する。床石は左右一対で

一組となり、その間隔から幅1.7mの橋桁が2基架かっていたことが窺える。

第1橋台は、灘駅方面に向かい北東に軌道を向ける変換地点で、列車が緩やかにカーブする地点であるため、橋台天端の煉瓦を斜方向に積み上げ、主桁との接合部にかかる荷重を分散させるための工夫が見られる。

橋台の両端には、対物による衝撃からの保護と強化、および構造物としての外観を引き締める役割を果たす隅石がある。隅石は、長方形の花崗岩切石を交互に組み合わせたもので、隅石と隅石との間に煉瓦を5段挿んでいる。

第2から第4橋台は隅石端部の角度が直角に仕上げられる（本角）が、第1橋台では南側の隅石は鋭角（槍角）に、北側の隅石は鈍角に仕上げられ（菱角）、これに沿って煉瓦も積み上げられている。

第1橋台の基礎下部構造は、花崗岩の切石を2段に布積みで組み上げており、その上に煉瓦を積み上げている。花崗岩切石の底面は、標高0.5~1mで、砂地に接しており、溝水が著しい。

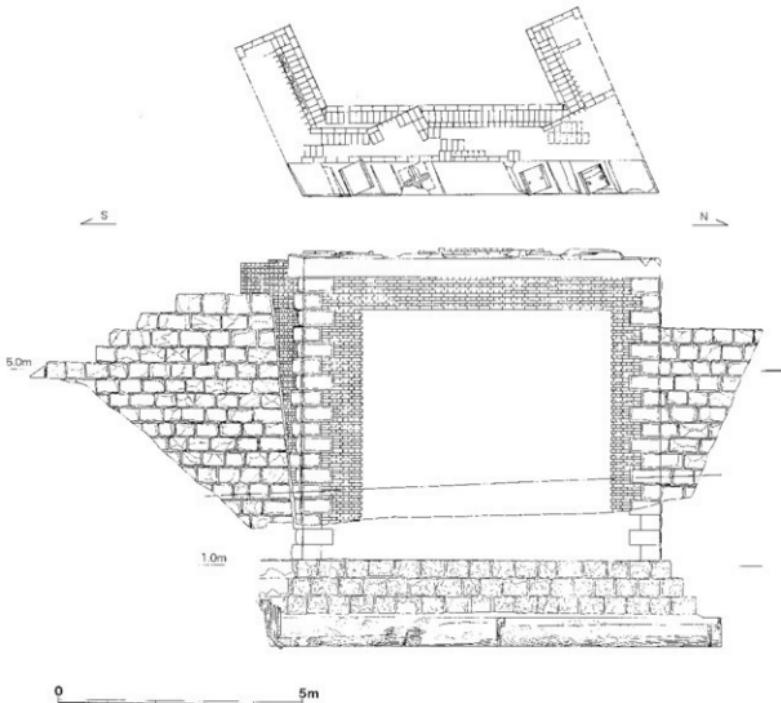
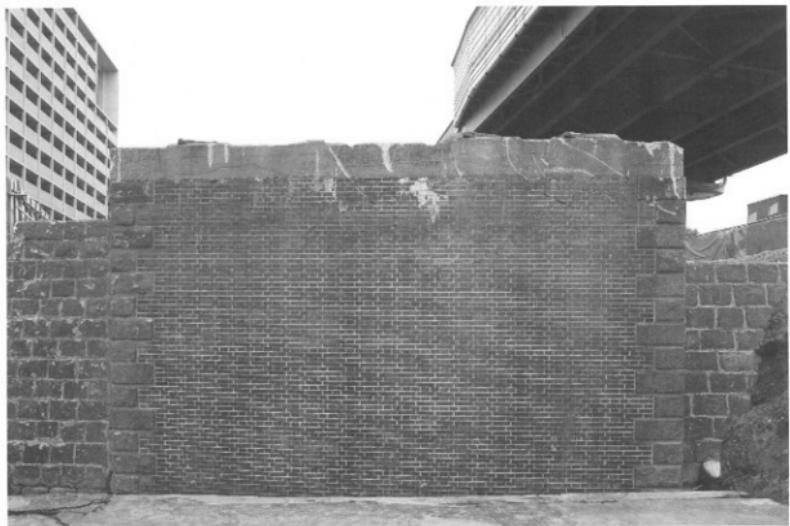


図5 第1橋台西側 平面図・立面図



第1橋台西侧 全景



第1橋台西侧 遠景



第1橋台西侧 側面

灘駅から神戸港駅間の大半は、土堤を築き高架化している。この築堤が最も良好に遺存しているのは第4架道橋附近で、橋台の北側に沿って花崗岩の切石を布積みした翼壁（ウイング・袖壁）が残されており、築堤盛土の土留めを行っている。

築堤盛土は、砂層をベースに、上部をよく締まった粘土で覆っている。今回の調査では、北半部について確認したが翼壁の形態と築堤盛土の構築土の堆積状況から、台形状の築堤であったことが窺える。

道 路 第4架道橋に伴う道路は、長辺約60cm、短辺約30cmの長方形の花崗岩切石を敷き詰めた石敷きの道路で、後世の埋設管敷設に伴い部分的に石を取り除かれた部分があり、アスファルトやモルタルで補修が行われている。

道路側溝は、第1架道橋ではコンクリート製、第3架道橋では石組み石張り、第4架道橋は石組みで溝底はモルタル張りであった。

第2橋台には、道路側溝がなかったが、これは架道橋が完成後、道路が敷設されなかつたためであると考えられる。



第2橋台東側

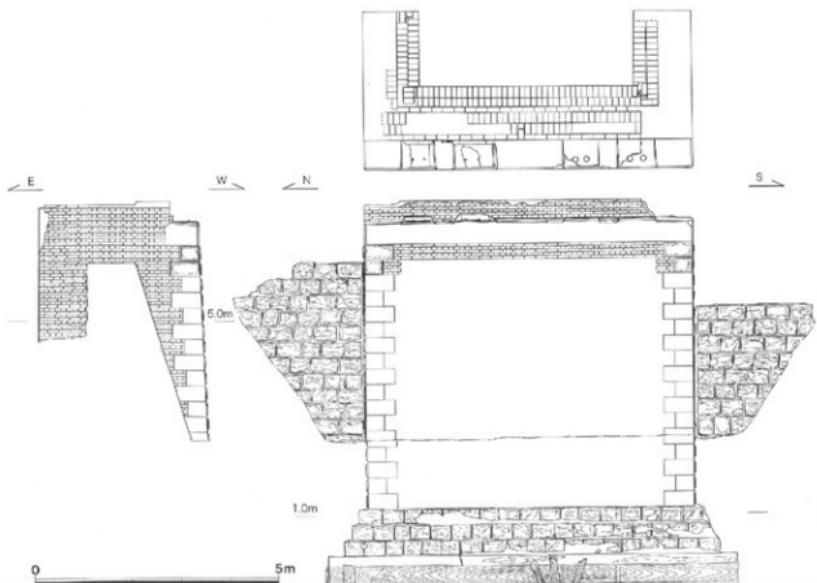


図6 第2橋台東側 平面図・立面図



第2橋台西側

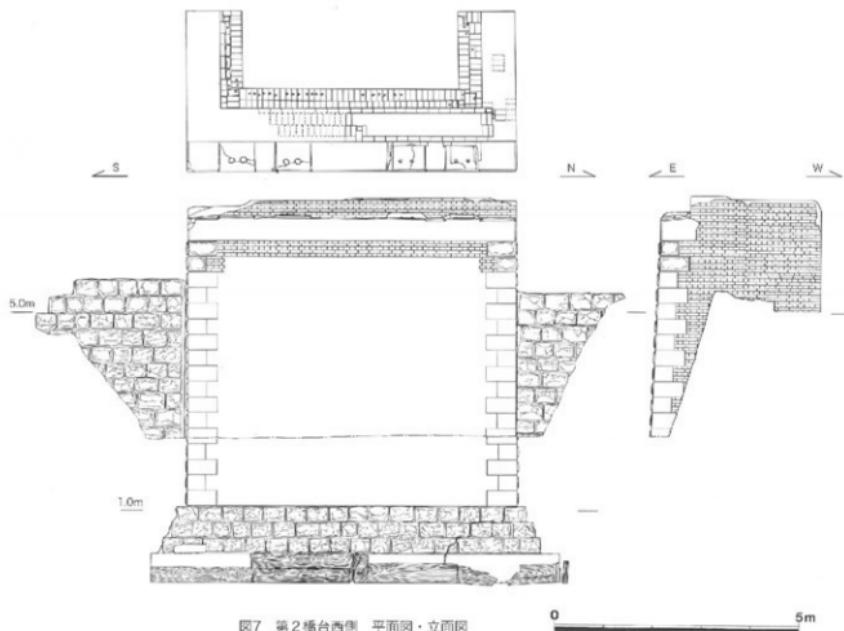


図7 第2橋台西側 平面図・立面図

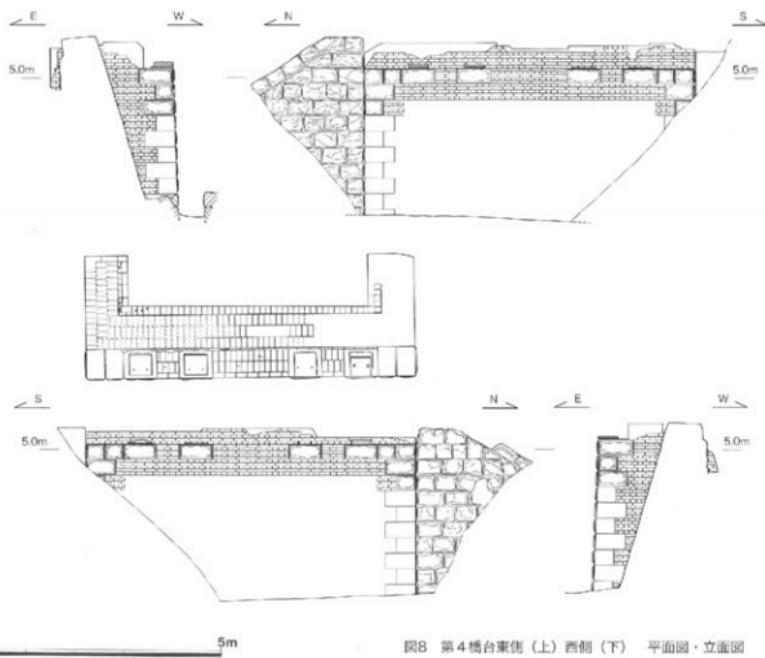
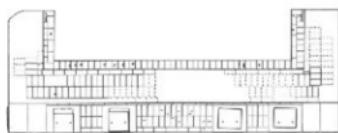


図8 第4橋台東側（上）西側（下） 平面図・立面図



第4橋台東側と石壠



第4橋台西側と石壠・側溝

4.出土遺物 (1)赤煉瓦

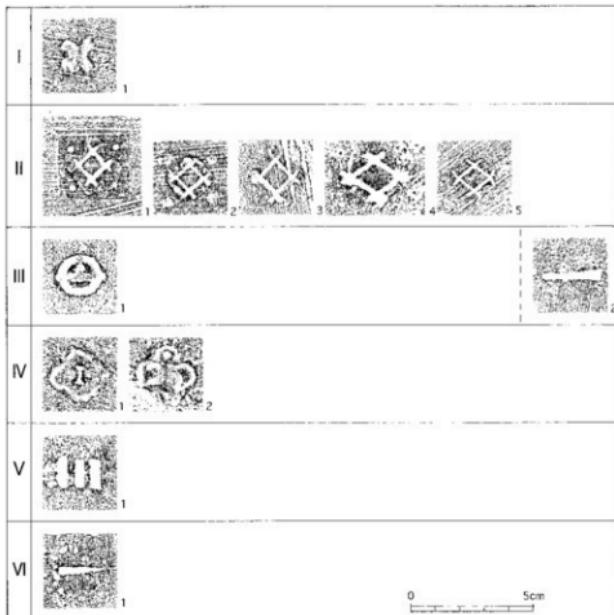


図9 赤煉瓦の刻印

刻印 古い煉瓦は大きく型枠に人の手で粘土を押し込んで成形する「手抜き（手打ち）煉瓦」と、機械によって成形する「機械成形煉瓦」の二種に分類される。今回サンプル採取した煉瓦は、第1橋台の西橋台背後に投棄された煉瓦にワイヤーカットの機械成形のものを1個含むが、他は全て手抜き成形の赤煉瓦である。

今回の調査で検出した赤煉瓦の刻印は、大別してⅠ～Ⅵの6種に分類される（図9）。

Ⅰ（×印）は明治20年創業の貝塚煉瓦株式会社の刻印で（注1）、同社の岸和田煉瓦株式会社時代（明治26年～大正8年）の刻印である。今回採取した煉瓦ではモルタルが付着した資料が多く、刻印の細別が可能か不明である。

Ⅱ（#印）は、明治27年創業の貝塚煉瓦株式会社のものと推定されているものである（注2）。同社は明治40年に大坂窯業株式会社に合併されており、これが貝塚煉瓦株式会社の刻印ならば同39年までのものと言える。Ⅱ-1は正方形の板状品に社印が彫刻され、押印工具先端に釘付けされていたと思われるもの。Ⅱ-2は前者と同様だが社印の周囲が円く窟むもの。Ⅱ-3は正方形の板状圧痕が確認できないもの。Ⅱ-4は菱形を呈するものの。Ⅱ-5は4本の直線の先端が内湾するものである。1～5はその中でも細分が可能と思われるが煩雑となるので、ここまで分類

に留めておきたい。

Ⅲは大坂窯業株式会社との意見もある刻印である（注3）。神戸市内ではこのほか、生田遺跡第4次調査（注4）などで出土している。尚Ⅲ-2は「責任印」である。

Ⅳ～Ⅵについては製造所がまだ確定されていないものである。Ⅳは四葉形内部に数字が印刻されるもので、Ⅳ-1は「1」乃至「1」、Ⅳ-2は「25」と読める。市内ではこの外、御影郷古酒蔵群第4次調査（注5）や西郷古酒蔵群第2次調査（注6）で検出されている。Ⅴ及びⅥの刻印に関しては、市内の他遺跡での出土例は確認できない。

赤煉瓦には製造所を示す「社印」と、煉瓦製作作者個人の責任を表す「責任印」が押されることがある（注7）。1つの煉瓦に「社印」と「責任印」が省略されるものへと変化することが考えられる。サンプル中にこの「責任印」を持つものは少なく、第1橋台の東側橋台の煉瓦に1個存在するのみである。また刻印は煉瓦の一番面積の広い面「平（ひら）」に打たれるのを基本とするが、古い煉瓦には側面「長手（ながて）」にも打つ場合がある。第1橋台の内部使用煉瓦サンプルに1個その例があり、刻印はⅠ類の岸和田煉瓦株式会社のものである。

尚、「手抜き（手打ち）煉瓦」の場合、小口及び側面に残された粘土皺から、型枠に粘土を打ち込んだ時に上を向いていた平の面と下になっていた平の面を区別できることが多い。以下、成形段階で上を向いていた面を上面、反対側を下面と呼ぶ。上面は表面調整が丁寧で殆どのものがこの面に社印を打つ。下面は表面調整がやや雑で長軸方向の1側辺に沿って一条の凹線が

走る例が多い。社印が打たれるものと省略されるものがある（注8）。

第1橋台 図10、1～8は第1橋台築堤内から出土した煉瓦で、橋台に使用していたもの及び未使用で投棄されたと考えられるものである。1・4～7は東側橋台の背後、2・3は西側橋台の背後、そして8は両橋台間の埋土からの出土である。7には「責任印」が見られる。

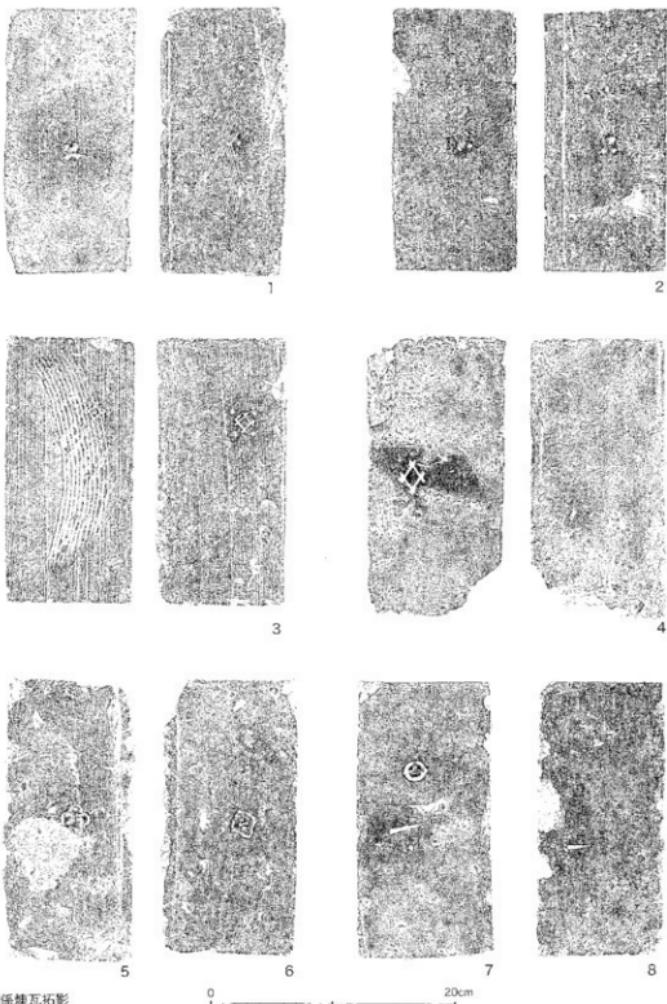


図10 第1橋台関係煉瓦拓影

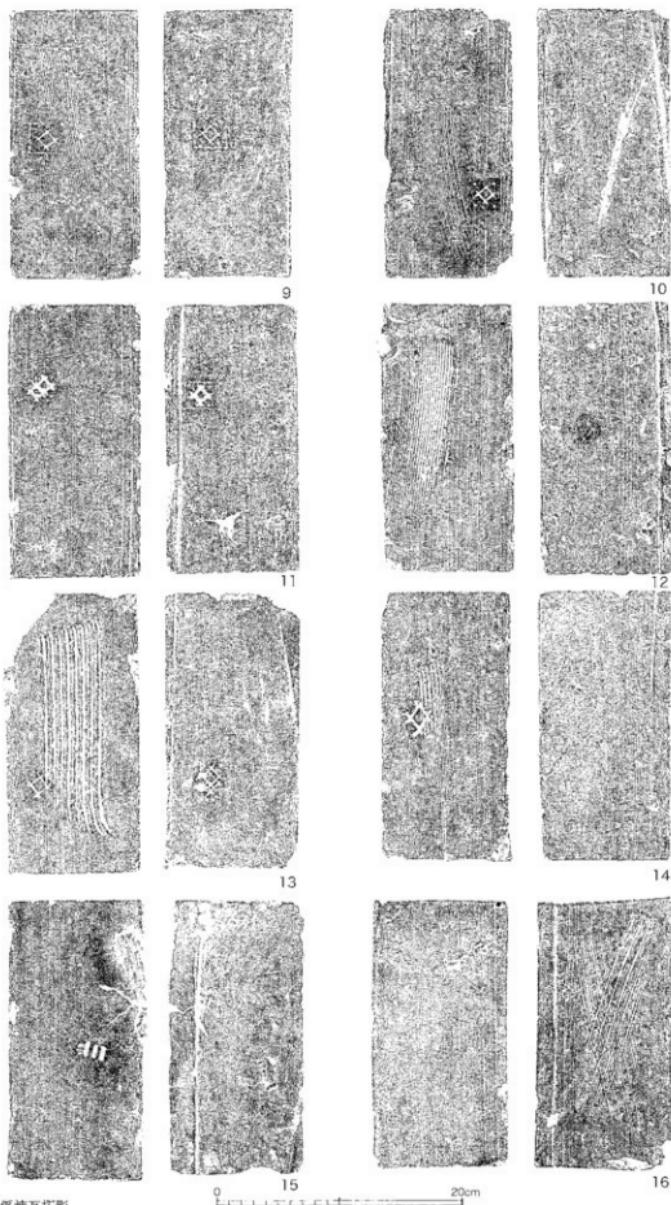


图11 第2桥台関係焼瓦拓影

0 20cm

東側橋台関係11個、西側橋台関係2個そして東西両者間で出土したもの1個の刻印付煉瓦サンプルを採取した。この計14個のサンプル中、岸和田煉瓦は6個、推定貝塚煉瓦は4個、刻印IIIは1個、刻印IVは2個そして刻印VIは1個である。これ以外に計22個の東側橋台内部使用の刻印付煉瓦を採取しており、内18個が岸和田煉瓦、2個が推定貝塚煉瓦、残り2個が刻印IVである（東側橋台内部の使用煉瓦はモルタル付着のため状態が悪く今回は図示していない）。東側橋台関係の総計33個中、岸和田煉瓦の占める割合が約70%で大半を占めている。第2位の推定貝塚煉瓦は約15%である。これらの比率はあくまで採取したサンプル内での数値で橋台に使用された実態を正確に反映するかは不明であるが、橋台内部の使用煉瓦サンプルだけでも約82%と高い値を示しており、第1橋台の東側橋台については主として岸和田煉瓦を使用したことは推定できよう。

一方西側橋台に関しては採取できたサンプルからは言及できないが、現地調査段階で推定貝塚煉瓦を使用していたことが確認できている。

橋台に使用していたものに関してはモルタルが付着し、上下さいずれかの面の刻印が、その有無を含め、確認できないものがある。しかし岸和田煉瓦で上下面を観察できる18個は全て上面に社印、下面にも社印を押し櫛状工具による搔

き目を付けている。また、6個の推定貝塚煉瓦では3個が両面に社印があり、内2個に上面に搔き目を施している。残り3個には片面のみ社印を打つが搔き目ではない。上記2種の煉瓦では上下両面に社印を押し、いずれか一方の面に櫛状工具による搔き目を付けるものが主流と言えよう。

第2橋台 図11、9~14・16は第2橋台の西側橋台背後の築堤内から出土した煉瓦、15は東側橋台背後の築堤内からのもので、未使用で投棄されたと考えられるものである。

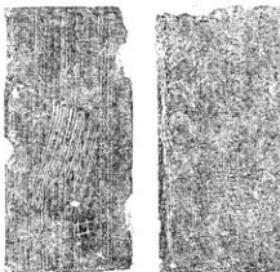
計20個の刻印付煉瓦サンプル中、推定貝塚煉瓦は19個、刻印Vが1個で95%が推定貝塚煉瓦である。東側橋台に関する資料が極めて乏しいが、少なくとも西側橋台は推定貝塚煉瓦を主体として構築されたことが推測される。

第3橋台 第3橋台に関する煉瓦サンプルは採取されていない。

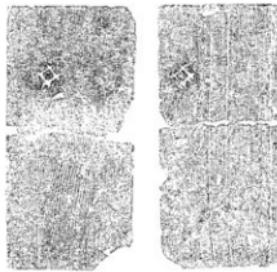
第4橋台 計4個の刻印付煉瓦サンプル中、推定貝塚煉瓦が4個で他の刻印煉瓦を含まない。これ以外に上下面のいずれかに櫛状工具による搔き目を施すサンプルが3個あるが、搔き目の面及び他面に社印などの刻印が押されるか否かが、モルタル付着のため確認できない。ただ推定貝塚煉瓦は4個全て上面に搔き目があり、第4橋台使用煉瓦には搔き目が施されたものが主体となることが予測されよう。



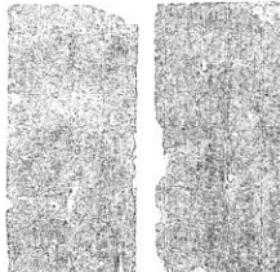
17



18



19



20

図12 第4橋台関係煉瓦拓影



(2) 磁器類

図13-21～23は第4橋台の東側築堤部表層盛土から、同24は第1橋台の周辺埋土から出土した磁器類である。21は口径11.0cm、高さ2.1cmの小皿で内面は鳳凰紋、外面にも文字風の文様があるが判読できない。内面の染付け文様は、型紙技法によるものである。22は基筒底の小鉢で、外面上半に動物（龍？）紋、下半に区画紋を描く。染付けは銅版転写技法と思われる。内面は無紋である。底径は6.4cmを測る。23は口径12.0cm、高さ4.2cmの段重である。外面は型紙技法の染付けで微塵紋を描く。24は口径18.0cm、高さ7.6cmの鉢で口縁部は輪花となる。内面見込みは草葉紋、内面上半と外面中央部に軍配状のものを持つ唐子紋を描く。外面の唐子の間には草花や蝶紋を描いている。外面下端部に青海波紋を巡らす。草葉紋、草花紋、蝶紋、唐子紋、青海波紋は型紙技法の染付け、その他の空白部は刷毛塗りで埋めている。

磁器類に関しては細片が多く、型紙技法と銅版転写技法のいずれが多くを占めるかを判断するのが困難であるが、両者が混在する時期とは言える。型紙技法は明治30年ごろには衰退したといわれており、銅版転写技法が大勢を占める

のが明治30年代後半とされる（注9）。これから考えれば今回出土した磁器類は、明治20年代後半から同30年代の前半頃と思われる。

この他の陶磁器類には、鍋、壺や土管などがあるがいずれも細片である。

(3) 鉄製品

25～28は全て第4橋台の埋土中から出土したものである。25・26は枕木にレールを固定するための犬釘である。25は長さ14.9cmの小型で、断面は一辺1.5cmの四角形、先端は幅1.55cmで鑿状を呈している。26は長さ15.9cmの大型で、断面は一辺1.6cmの四角形、先端は前者と同様に幅1.5cmで鑿状となる。また两者共頭部は橢円形に近い形状で、犬の頭部のような形ではない。同様の犬釘はこれ以外に第4橋台で小型3本、大型2本、第2橋台で小型3本、大型1本、第3橋台で小型3本、大型2本が採取されている。

27・28は性格不明の鉄製品で、27の下端部にはネジが切られている。ネジ部分で破損している。28は短くL字状に曲がるもので、両端に破断面は見られない。

(4) 銭貨

29は第4橋台の表層盛土中から出土した真文の文久永宝である。1863（文久3）年の初鋤である。

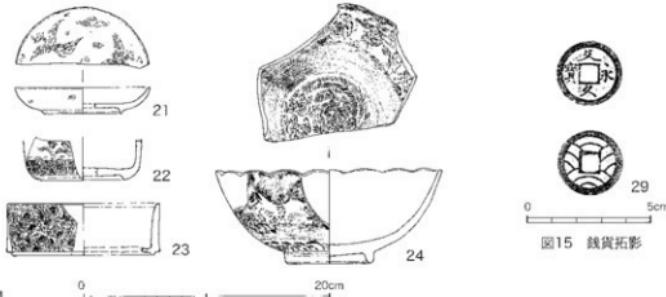


図13 磁器実測図

図15 銭貨拓影

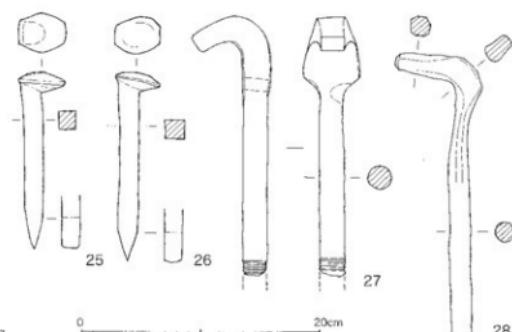


図14 鉄製品実測図

(5)まとめ

今回橋台埋土及び橋台背後の築堤盛土内から出土した遺物には、煉瓦、陶磁器類、鉄製品と錢貨がある。神戸臨港鉄道は明治36（1903）年7月に着工し、明治37年～38年の日露戦争期間の中断を経て、明治40（1907）年8月に竣工している。

これから見て、出土した煉瓦は明治30年代後半～40年にかけ製造されたもので、おそらくその大半は30年代後半のものと推察される。刻印からすれば製造所は岸和田煉瓦株式会社と推定貝塚煉瓦株式会社が殆どで、他社製の煉瓦は極めて少ない。神戸市内では、明治時代後半期に属す古酒蔵の煉瓦造りの釜場がいくつか調査されているが、ここでも上記2社製の煉瓦はよく見られ、多量の煉瓦をこの2社が当地に供給していたことが今回の調査でも確認された。

また、臨港線の橋台に伴って出土した岸和田煉瓦株式会社と推定貝塚煉瓦株式会社製の煉瓦は、上下いずれかの面に櫛状工具による搔き目を入れるものが多い。前者は主として下面に、後者は上面に施すようで、企業間でも特徴が指摘できる。更に大正元（1912）年に竣工した旧神戸市電の布引車庫の調査（注10）で検出した煉瓦は、上記2社以外の煉瓦が大半を占め単純に比較はできないが、櫛状工具による搔き目を入れるものは全くなく、この技法が大正元年までには消失していたことも考えられる。また今回の煉瓦サンプル中に「責任印」を捺すものは極めて少なく、明治末年に向かって消失傾向にあるものと予想される。このように今回出土した煉瓦から明治30年代後半の時期的特徴も指摘することができ、他の煉瓦造り建築や構造物の年代比定にも参考となるところが多いものと思われる。

陶磁器類に関しては臨港線建設工事の着手以前のものも含まれるものと考えられるが、鉄道関係の鉄製品については、煉瓦同様明治30年代後半から40年までのものと考えられ明治期のこの種の遺物にある程度の年代を与える資料と思われる。

注

- 1) 「赤煉瓦刻印聚覽」『日本の赤煉瓦』村松貞次郎監修・水野信太郎解説 横浜開港資料館 1985年4月27日
水野信太郎「国内煉瓦刻印集成」『産業遺産研究』第8号 中部産業遺産研究会 2001年5月27日
- 2) 1) に同じ
- 3) <http://maizuru.net/kokunin9.htm>による。
- 4) 中谷正『生田遺跡第4次発掘調査概要・中山手再開発事業に伴う埋蔵文化財発掘調査概要報告書』・神戸市教育委員会 2006年9月30日
- 5) 黒田恭正『御影古酒蔵群第4次発掘調査報告書 - 共同住宅建設に伴う発掘調査 - 』 神戸市教育委員会 2007年12月28日
- 6) 富山直人「西郷古酒蔵群第2次調査」『平成9年度神戸市埋蔵文化財年報』 神戸市教育委員会 2000年3月
- 7) 水野信太郎『日本煉瓦史の研究』（財）法政大学出版局 1999年3月31日
- 8) 煉瓦の刻印や製造方法、変遷過程などに関しては注5の報告書中に検討を加えている。
- 9) 仲野泰裕「19世紀の窯業 - 伝統と西洋技術の受容」『化学史研究』第21巻第2号 化学史学会 1994年7月30日
黒尾和久「III. 近世中期～現代の土地利用痕3. 遺物」『南広間地遺跡 - 一般国道20号線（日野バイパス日野地区）改築工事に伴う埋蔵文化財調査報告書』 日野市遺跡調査会・国土交通省関東地方整備局總武国工事事務所 2003年3月31日
浅川範之「『飯茶碗』の考古学」「近世・近現代考古学入門 - 「新しい時代の考古学」の方法と実践」慶應義塾大学出版会 2007年10月5日
長佐古真也「続・お茶碗考 - 近代・現代の中型碗に飯碗を探る - 」「考古学が語る日本の近現代』（株）同成社 2007年10月15日
- 10) 安田滋『熊内遺跡第3次調査 発掘調査報告書』 神戸市教育委員会 2003年3月31日

表1 第1橋台関係煉瓦 (図化例以外は上下面観察可能分のみ)

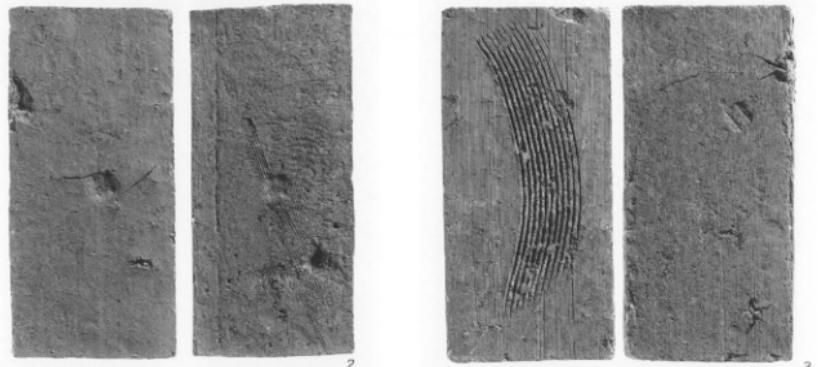
図・番号	刻印種類	上面	下面	寸法(長×幅×厚、mm)	色 調	備 考
図10-1	I	社	社・搔き目	218×102×52	赤10R5/6	東側橋台背後
図10-2	I	社	社・搔き目	216×102×52	赤10R5/6~5/8	西側橋台背後
	I	社	社・搔き目	217×102×52		東側橋台内部
	I	社	社・搔き目	211×105×54		東側橋台内部
	I	社	社・搔き目	219×105×51		東側橋台内部
	I	社	社・搔き目	219×102×53		側面に社印 東側橋台内部
	I	社	社・搔き目	216×103×53		東側橋台内部
	I	社	社・搔き目	216×103×52		東側橋台内部
	I	社	社・搔き目	221×106×53		東側橋台内部
	I	社	社・搔き目	218×105×53		東側橋台内部
	I	社	社・搔き目	221×104×52		東側橋台内部
	I	社	社・搔き目	217×105×51		東側橋台内部
	I	社	社・搔き目	219×106×52		東側橋台内部
	I	社	社・搔き目	217×105×52		東側橋台内部
	I	社	社・搔き目	220×103×53		東側橋台背後
	I	社	社・搔き目	218×100×52		東側橋台背後
	I	社	社・搔き目	219×101×52		東側橋台背後
	I	社	社・搔き目	215×105×52		東側橋台背後
図10-3	II-2	社・搔き目	社	217×105×52	赤10R5/6	西側橋台背後
	II-2	社・搔き目	社	220×105×51		東側橋台北側
	II-1	社	社	221×106×52		東側橋台内部
図10-4	II-4	社	なし	229×110×57	明赤褐2.5YR5/6	東側橋台背後
	II-4	社	なし	222×107×56		東側橋台背後
	II-4	社	なし	222×109×56		東側橋台内部
図10-5	IV-2	不明	社	232×107×60	明赤褐2.5YR5/6~5/8	東側橋台背後
図10-6	IV-1	不明	社	224×107×58	明赤褐2.5YR5/6~5/8	東側橋台背後
	IV	社	社	222×107×55		東側橋台内部
	IV	社	社	227×111×54		東側橋台内部
図10-7	III	社・責任印	不明	229×101×57	赤10R5/8	東側橋台背後
図10-8	IV	社	不明	225×105×57	赤10R4/6~4/8	橋台間埋土
	一	なし	搔き目	225×109×53		東側橋台使用
	一	なし	なし	207×99×57		機械成形 西側橋台使用
	一	なし	なし	222×109×54		東側橋台使用
	一	なし	なし	217×110×54		東側橋台使用
	一	なし	なし	221×111×55		東側橋台使用
	一	なし	なし	216×109×53		東側橋台使用
	一	なし	なし	225×111×53		東側橋台使用
	一	なし	なし	222×109×54		東側橋台使用
	一	なし	なし	221×112×54		東側橋台使用
	一	なし	なし	219×109×54		東側橋台使用
	一	なし	なし	221×112×55		東側橋台使用
	一	なし	なし	224×109×53		東側橋台使用

表2 第2橋台関係煉瓦（図化例以外は上下面観察可能分のみ）

図・番号	刻印種類	上面	下面	寸法(長×幅×厚、mm)	色調	備考
図11-9	II-1	社・搔き目	社	220×105×54	橙2.5YR6/8	西側橋台背後
	II-1	社・搔き目	社	217×105×54		西側橋台背後
	II-1	社・搔き目	社	220×105×55		西側橋台背後
	II-1	社・搔き目	社	219×105×54		西側橋台背後
	II-1	社・搔き目	社	218×106×55		西側橋台背後
	II-1	社・搔き目	社	218×104×52		西側橋台背後
	II-1	社・搔き目	社	219×105×53		西側橋台背後
	II-1	社・搔き目	社	223×109×54		西側橋台背後
	II-1	社・搔き目	社	220×105×54		西側橋台背後
	II-1	社・搔き目	社	218×105×53		西側橋台背後
	II-1	社・搔き目	社	217×101×53		西側橋台背後
図11-10	II-1	社・搔き目	社	222×105×54	赤2.5YR6/8 ～明赤褐2.5YR5/8	西側橋台背後
	II-1	社・搔き目	なし	220×103×50		西側橋台背後
	II-1	社・搔き目	なし	220×106×54		西側橋台背後
図11-11	II-1	社	社	223×108×55	橙2.5YR6/6 ～明赤褐2.5YR5/6	西側橋台背後
	II-1	社	社	219×106×54		西側橋台背後
図11-12	II-3	社・搔き目	社	218×105×54	明赤褐2.5YR5/6～5/8	西側橋台背後
図11-13	II-3	社・搔き目	社	227×108×57	明赤褐2.5YR5/8	西側橋台背後
図11-14	II-4	社・搔き目	なし	218×102×54	明赤褐2.5YR5/6～5/8	西側橋台背後
	II-4	社・搔き目	なし	218×106×53		西側橋台背後
図11-15	V	社	なし	230×111×60	赤10R5/8	東側橋台背後
図11-16	一	なし	搔き目	217×110×54	赤10R5/6～4/6	西側橋台背後
	一	なし	搔き目	215×110×52		西側橋台背後
	一	なし	なし	214×110×55		西側橋台背後
	一	なし	なし	218×104×52		西側橋台背後
	一	なし	なし	217×107×52		西側橋台背後
	一	なし	なし	220×110×53		西側橋台背後
	一	なし	なし	225×108×54		西側橋台背後

表3 第4橋台関係煉瓦（図化例以外は上下面観察可能分のみ）

図・番号	刻印種類	上面	下面	寸法(長×幅×厚、mm)	色調	備考
図12-17	II-2	社・搔き目	社	220×105×52	橙2.5YR6/6	橋台使用遊離
図12-18	II-5	社・搔き目	なし	217×105×52	赤10R5/6	橋台使用遊離
図12-19	II-3	社・搔き目	社	217×105×52	にぶい赤褐2.5YR5/4 ～明赤褐2.5YR5/6	橋台使用遊離
	II-3	社・搔き目	社	225×108×55		橋台使用遊離
図12-20	一	なし	搔き目	225×105×53	橙2.5YR6/8	橋台使用遊離
	一	なし	なし	225×112×53		橋台使用遊離
	一	なし	なし	220×112×53		橋台使用遊離
	一	なし	なし	223×107×53		東側橋台背後
	一	なし	なし	225×106×60		東側橋台背後



2

3

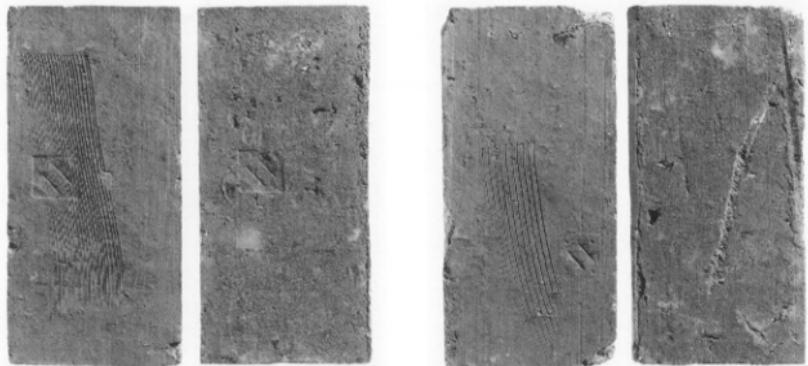
4

5

6

7

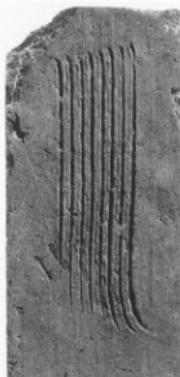
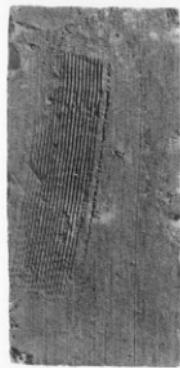
第1橋台関係煉瓦



9

10

第2橋台関係煉瓦 (1)



12

13



14

15

第2橋台関係煉瓦 (2)



17

18

第4橋台関係煉瓦



21



22



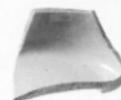
23



24



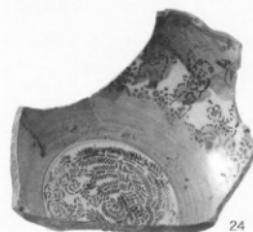
21



22



23



24

磁器類



25



26



27



28



29



文久永寶

犬釘・不明鉄製品

報告書抄録

ふりがな	こうべりんこうせんみなみほんまちかどうきょうはんいかくにんちょうさほうこくしょ							
書名	神戸臨港線南本町架道橋範囲確認調査報告書							
編著者名	丸山潔（編） 黒田恭正 橋詰清孝							
編集機関	神戸市教育委員会							
所在地	〒650-8570 兵庫県神戸市中央区加納町6丁目5番1号							
発行年月日	2008年3月31日							
所収遺跡名	所在地 市町村	コード		緯度・経度		調査期間	調査面積	調査原因
		遺跡番号		北緯	東経			
こうべりんこうせんみなみほんまちかどうきょうあと 神戸臨港線南本町架道橋跡	ひょうごけんこうべし ちゅうおうくわきはま かいがんどおり 兵庫県神戸市 中央区臨浜 海岸通	28110	3-57	34° 41' 49"	135° 12' 27"	20040514 20040702	715m ²	範囲確認調査
所収遺跡名	種別	主な時代	主な遺構	主な遺物	特記事項			
神戸臨港線南本町架道橋跡	交通施設	明治時代	鉄道架道橋	煉瓦				
要約	<p>幕末の神戸開港後、増加する船舶からの貨物を内陸に輸送するために敷設された臨港鉄道架道橋の確認調査である。</p> <p>この鉄道は、貨物の大部分がトラック輸送に移行したことから、2003年（平成15年）に廃線となっていたが、鉄道敷撤去作業中に築堤内から、築造当初の橋台が現れた。</p> <p>橋台は明治36年着工、明治40年竣工で、鉄道と交差する道路の両脇に煉瓦で組み上げたものである。使用された煉瓦は、櫛状工具によるカキメを入れるものは多いが、「責任印」を捺すものはきわめて少なく、明治30年代後半の特徴を示すと考えられる。</p> <p>なお、本調査では第1～4橋台を確認し、第1橋台は事業者負担による発掘調査後一部を移築保存し、第3・4橋台は現地で保存され、将来の整備・公開を待っている。</p>							

神戸臨港線南本町架道橋範囲確認調査報告書

発行 神戸市教育委員会 文化財課
神戸市中央区加納町六丁目五番一号
TEL 078-322-6480

発行日 2008年3月31日

印刷 デジタルグラフィック株式会社
神戸市中央区弁天町1-1
TEL 078-371-7000