

## 高輪築堤とは

高輪築堤は、明治5(1872)年に、我が国初の鉄道開業にあたり、海の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(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、そのうち本芝(現在の港区芝四丁目付近)から品川停車場(現在の八ツ山橋付近)までの約2.7kmは、海上に堤を築き、その上に列車を走らせることとしました。

## 調査地点周辺の歴史

今回の調査地点周辺は、江戸時代までは海でしたが(図1)、明治5年の鉄道開業から、明治9年の新橋～品川間の複線化(明治9年)を経て、明治20年まで、旧東海道(現国道15号)と高輪築堤の間に、水域が広がっています(図2)。明治32年、同区間は3線に拡幅されますが、明治30年の地図からは、それ以前に水域が埋め立てられ、陸地化していることがわかります(図3)。

## 今回の調査について

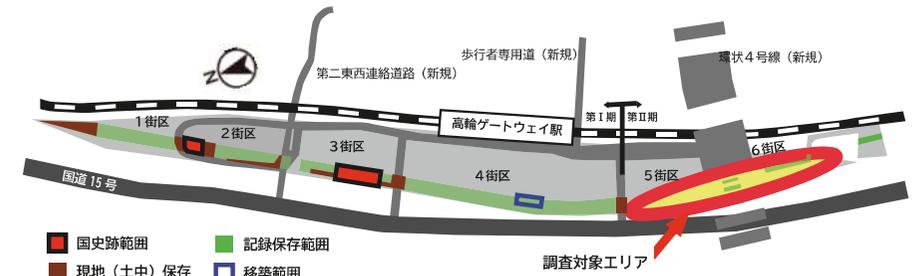
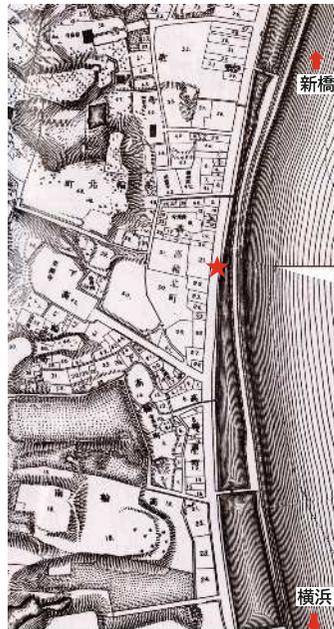
今回の調査は、TAKANAWA GATEWAY CITY第Ⅱ期工事エリア(5・6街区)内にある高輪築堤跡が、どの深さで、どの程度残っているのか(残存状況)などを確認することを目的としています。

調査対象エリアは、品川駅改良工事等の作業ヤードになっているため、JR東日本と調整を行いながら、調査位置と工程を検討し、9か所で行うことにしました(裏面参照)。

調査の結果、海側石垣の築石とその裏込め石、築堤本体の盛土の一部と、群杭等の海側の構造物の正確な位置を把握することが出来ました。また、築堤が埋め立てられた後に構築された石列遺構など、調査前には予想していなかった遺構も確認しました。

今回発見された遺構は、本見学会終了後に埋め戻されますが、調査で作成された測量成果や図面などに基づいて、今後文化財的な評価を行います。

★はいずれも高輪二丁目交差点付近



今回の調査対象エリア

図1 「御府内場末往還其外治革図書」(部分) 弘化3(1846)年

図2 内務省地理局「東京実測図」(部分) 明治20(1887)年

図3 東京郵便通局「東京芝区全図」(部分) 明治30(1897)年

# 検出された遺構

調査対象エリアで、築堤開業期海側石垣の検出が予想される位置を中心に、トレンチを設定して調査を実施しました(トレンチ8・9は石垣が検出されない位置です)。調査の結果、全9箇所のトレンチにおいて、現地表面下約80cmのところ、高輪築堤跡が残存していることを確認しました。石垣の痕跡が確認された位置を **—** で示しています。※各トレンチごとに掘削深度が異なります。

築堤盛土の一部を掘削した結果、西側に傾斜する堆積状態を確認しました。その傾斜を境にして、東側が開業期(明治5年)の築堤盛土、西側は複線化期(明治9年)の盛土と考えられます。



開業期海側石垣検出状況



開業期海側石垣(裏込め石)及び石列(大正時代以降)検出状況



開業期海側石垣検出状況

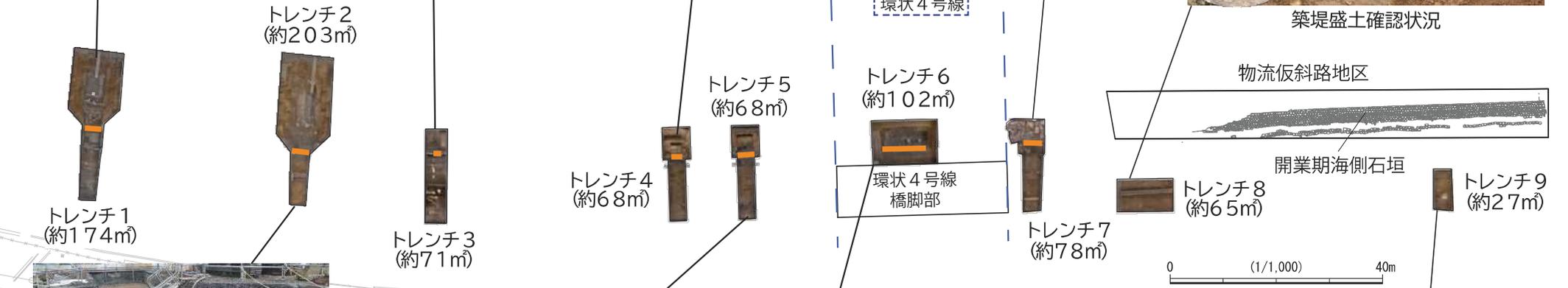


開業期海側石垣及び張り出し遺構検出状況



築堤盛土確認面

築堤盛土確認状況



トレンチ1 (約174㎡)

トレンチ2 (約203㎡)

トレンチ3 (約71㎡)

トレンチ4 (約68㎡)

トレンチ5 (約68㎡)

トレンチ6 (約102㎡)

トレンチ7 (約78㎡)

トレンチ8 (約65㎡)

トレンチ9 (約27㎡)



開業期海側石垣検出状況



開業期海側石垣検出状況



開業期海側石垣検出状況



築堤盛土確認面

築堤盛土確認状況



←東京方面

物流仮斜路地区：令和3年4月～9月記録保存調査  
環状4号線橋脚部：令和3年9月～令和4年2月記録保存調査

盛土の堆積を確認するため、一部掘削を行った結果、トレンチ8と同じく、東側が開業期、西側が複線化期と考えられる盛土の境を確認しました。

品川方面→

※調査成果は2024年12月1時点のものであり、今後変更が生じる可能性があります。

資料の無断転載を禁じます。(港区教育委員会)