

TAKANAWA-CHIKU TEI



概説 高輪築堤

港区教育委員会



概説 高輪築堤



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)

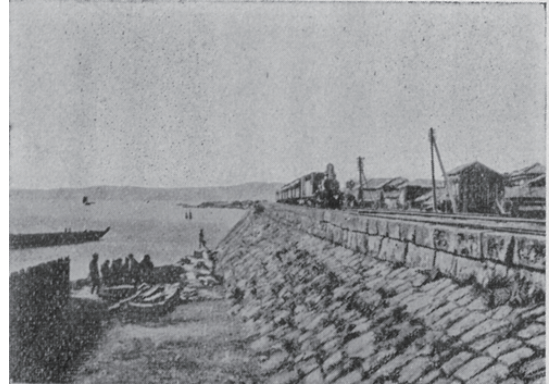


図 0-2 明治 40 年頃の芝浦から田町駅方面を撮影
（『芝区誌』より）

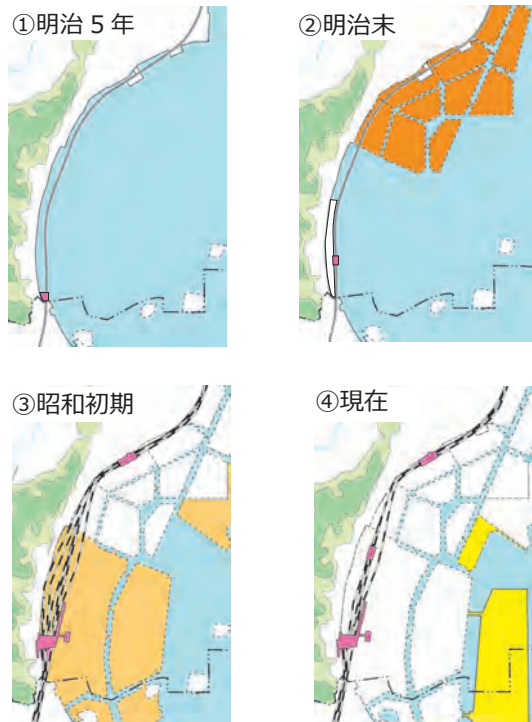


図 0-3 明治 11 年の地図
（実測東京全圖 明治 11 (1878) 年 内務省地理局）

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1.3km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)

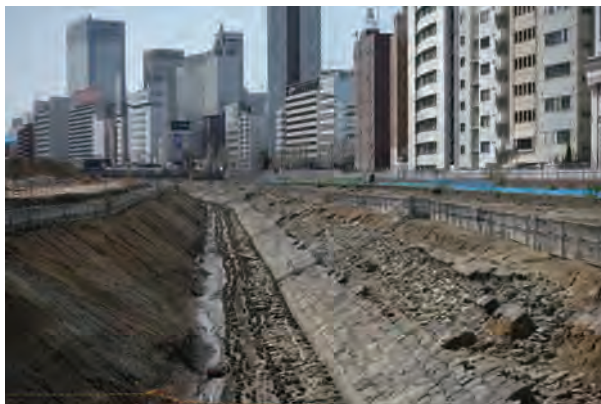
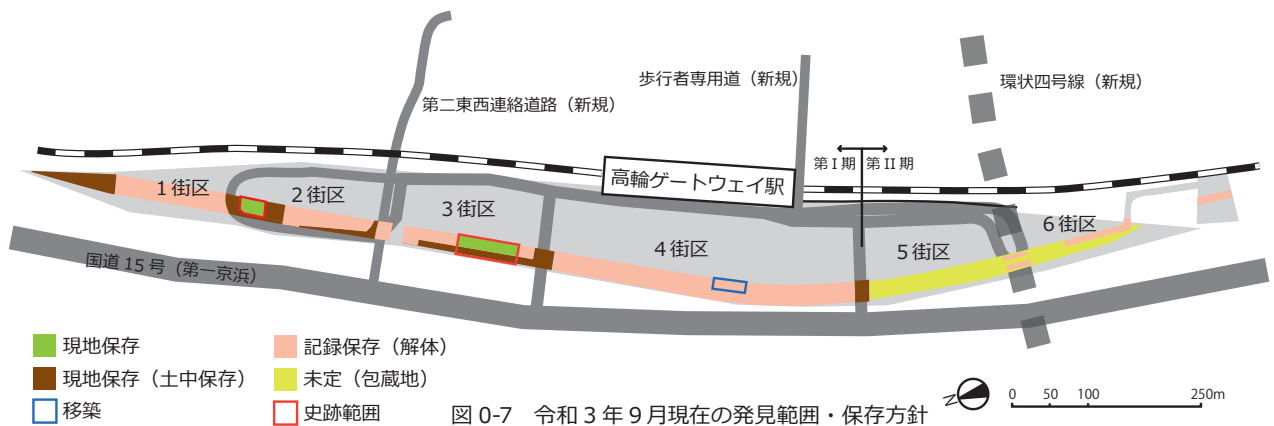


図 0-8 4 街区 品川駅方面の眺望 (記録保存・一部移築)



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29km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事ができる。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）で仕上げが違えることが確認できる。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)

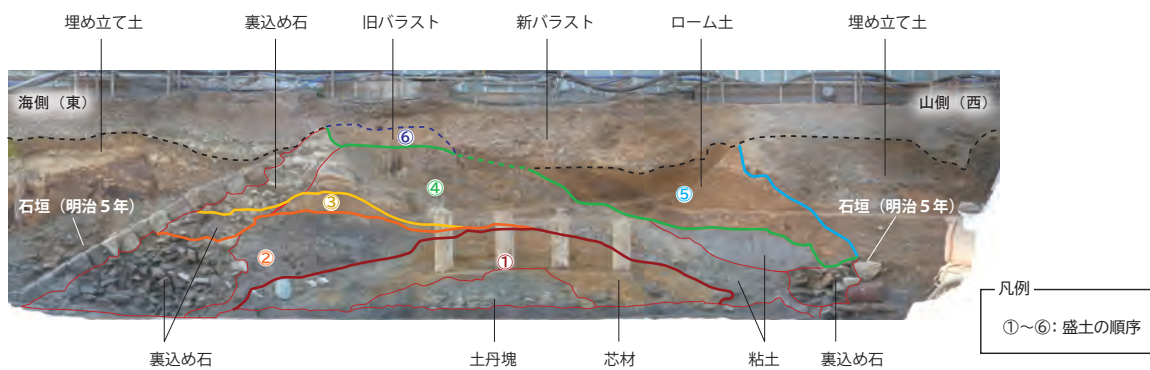


図0-21 断面。土中に明治5年の石垣が確認できる。

はじめに

日本の鉄道開業は、明治5（1872）年、新橋～横浜間の約29km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2.7km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替（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、永く保存していく必要があります。

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1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

□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・齊藤進、第5章を港区教育委員会学芸員・川上悠介が担当した。