

# 高輪築堤出土！

2021年2月27日（港区教育委員会作成）

図版・写真：特記のないものは港区立郷土歴史館・

港区教育委員会所蔵

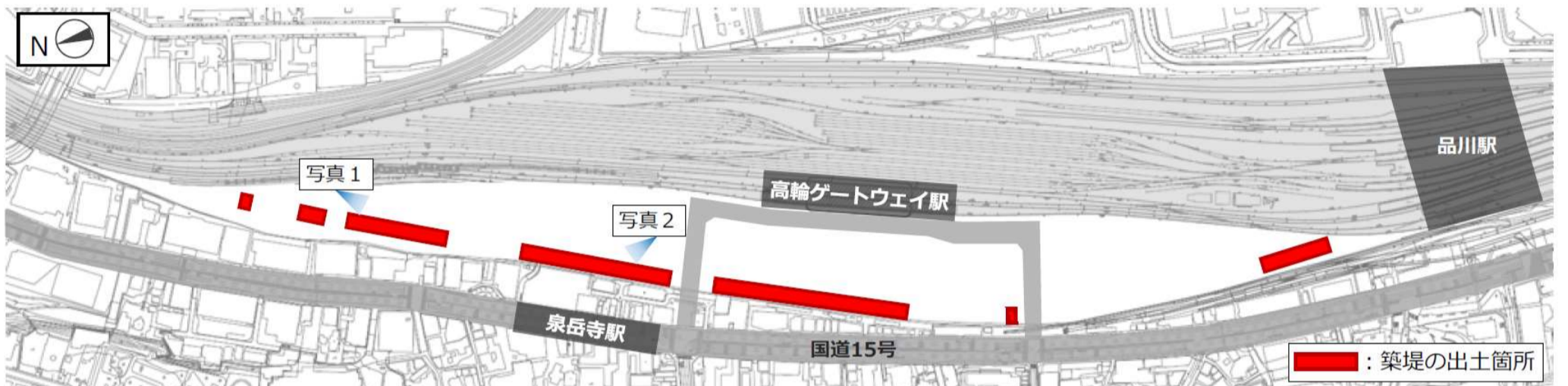
## ○高輪築堤とは

高輪築堤は、明治5（1872）年に我が国初の鉄道が開業した際に、海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ました。しかし、高輪周辺の土地は国防上必要であるとの理由で兵部省が鉄道当局への引き渡しを拒んだため、本芝から高輪海岸を経て品川停車場に至るまでの約2.7kmの区間は海上に築堤を建造し、その築堤の上に列車を走らせることとしました。

工事はイギリス人技師エドモンド・モレルの指導のもとで民部

省鉄道掛のちに工部省鉄道寮が担当し、石垣の石材には台場や高輪海岸の石垣等が使用されています。一度埋め立てた土砂が波に流されて築堤が崩壊するなど難工事となり、完成したのは正式開業直前の明治5（1872）年9月のことでした。今回発見された第7橋梁を含む第5～第8の4つの橋梁は、この地域の住民が漁業や商売品輸送のための舟を出入りさせられるように設置されたものです。

高輪築堤は、我が国の在来技術と西洋技術の折衷をみることのできる貴重な鉄道構造物といえます。



今後も発掘は続けられていく予定で、未着手の場所からも出てくる可能性が高いです。

JR 東日本提供図面



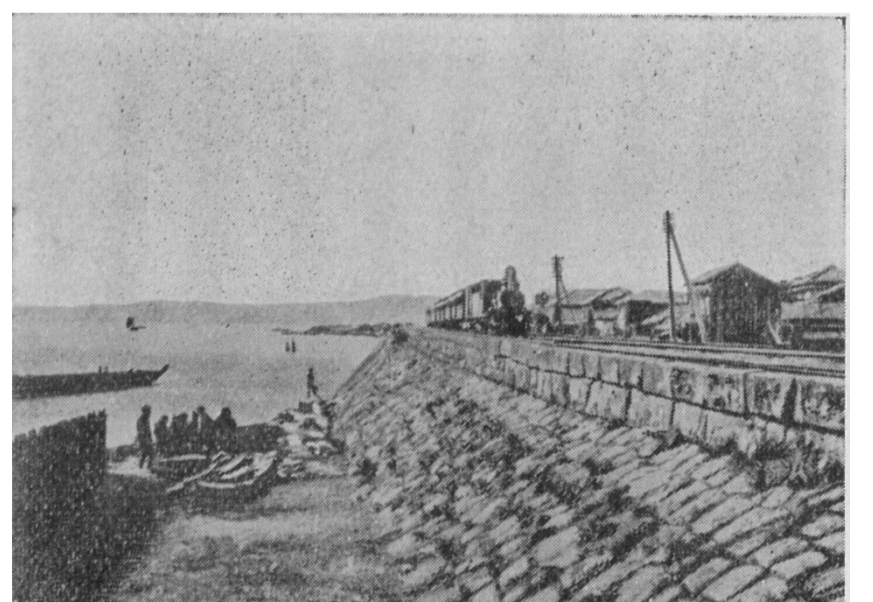
写真1 海側の石垣。写真右側築堤の上にはバラストが残されています。



写真2 4か所に水路のための橋脚が作られています。



浮世絵にも同様の橋脚が描かれていることが確認できます。  
三代広重「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」



明治40年頃の田町付近の写真。石積みが確認できます。  
（『芝区誌』より）

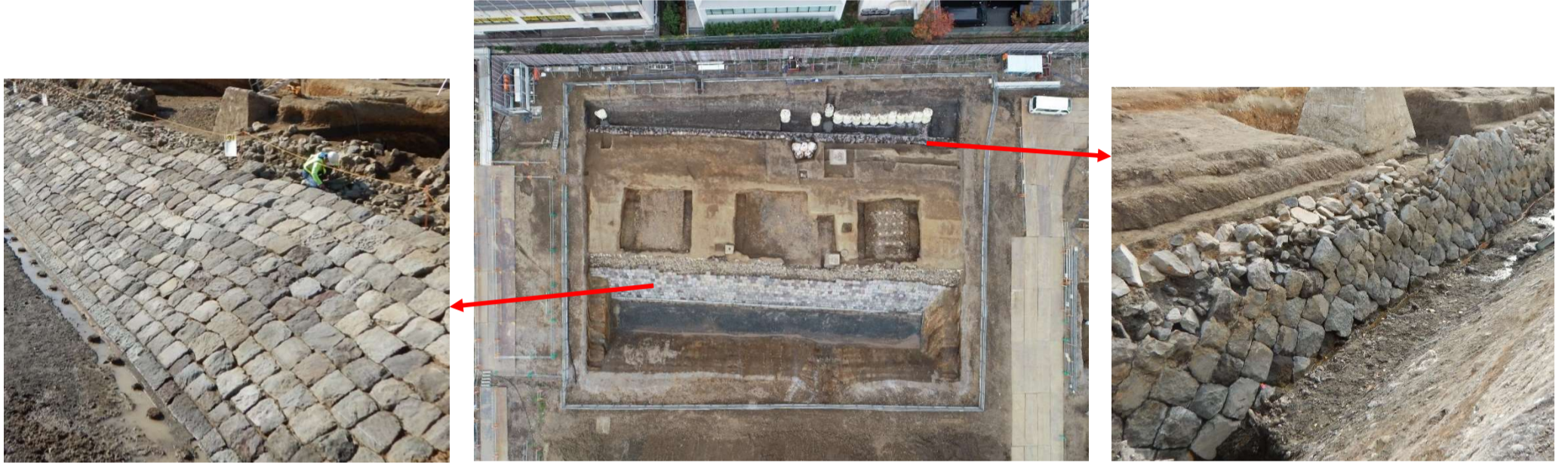


○出土の経緯

高輪築堤は、平成 31 (2019) 年 4 月、品川駅改良工事の際に石垣の一部が発見されました。この発見は、周辺の埋め立てに際して既に取り壊されていると考えられていた高輪築堤の残存を確認するきっかけとなりました。築堤が開発計画エリア内に残存している可能性があると考え、令和元 (2019) 年 11 月の山手線・京浜東北線の線路切換 工事完了以降、築堤の残存状況を確認する

試掘調査を実施しました。その結果、旧山手線・旧京浜東北線の線路下より高輪築堤が見つかりました。石垣上部の石は取り除かれているものの、開業当時の線路に敷かれたバラストが確認されるなど、比較的良好な状態で残存していることを確認しました。現在は築堤全体を検出する調査のほか、一部で築堤の内部構造等に関する調査を実施しています。

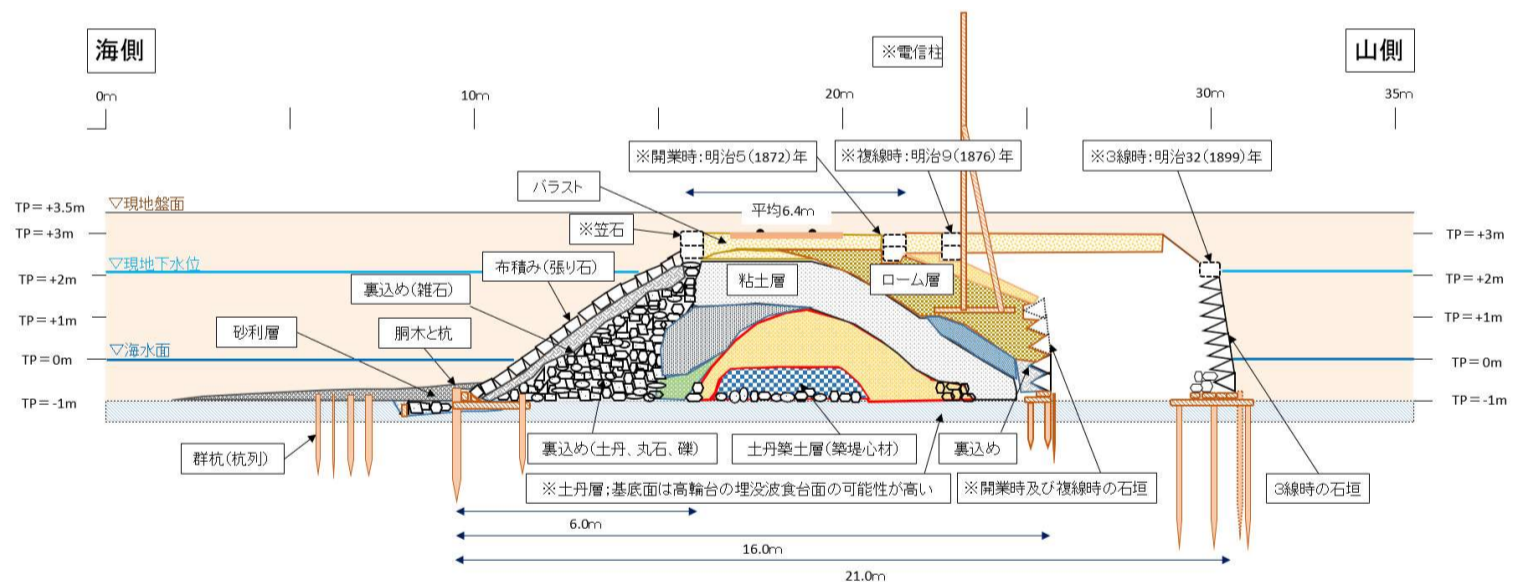
海側の石垣は、最大で15段確認しています。石垣の土台は角材として加工した「胴木（土台木）」で石を受け、その上部は約30度の傾斜で、石材を1段ずつ並べる「布積み」を用いて積み上げています。一方、山側では石を斜めに使って積み上げる「谷積み」を用いて積み上げられており、明治32（1899）年の3線化に伴い拡幅された際のものであると考えられます。このほかにも胴木のさらに海に「群杭（杭列）」が確認されており、築堤を支えた構造物の一部だと想定しています。



JR 東日本提供航空写真

○築堤部の内部構造想定  
(先行調査部 1 断面から検討)

築堤部は、堤の芯となる部分を土砂によって埋め立てた後に盛土し、海側と山側に石垣を積み上げていると想定しています。今後内部構造の確認とそれらの役割に関する調査等を行います。



第7 橋梁橋台部の検出状況

築堤の一部を切って設けられた橋梁の橋台部分です。横長の石を同じ列に長手と小口を並べるブラフ積みが用いられています。石の面を観察すると、開業時手前の表面は斜め筋状の叩きが丁寧に施されているすだれ仕上げに対し、山側奥は荒い打ち欠きが残るのみです。

この違いから、山側は3線化に伴い拡幅された際のものであると考えられ、開業時の山側の石垣は、拡張した石垣に隠れている可能性があります。石材の接着には、灰白色の漆喰目地が用いられており、丈夫に作られています。内部構造は現時点ではわかりません。

