

高輪築堤跡整備基本計画

令和7年（2025）7月

東日本旅客鉄道株式会社

はじめに

高輪築堤跡は、明治5年（1872）に我が国初の鉄道が新橋・横浜間に開業した際、鉄道を走らせるため高輪海岸沿いの海上に敷設された約2.7キロの堤の遺構です。

平成31年（2019）4月、JR東日本が進める品川駅改良工事において「高輪築堤」の一部である可能性がある遺構が確認され、発掘調査が実施されました。調査の結果、第7橋梁の橋台を含む開業当初の高輪築堤の遺構が残っていることが判明しました。

東京・横浜間の鉄道建設は明治2年（1869）11月に決定されると、わずか2年半の明治5年（1872）5月に品川・横浜間が先行して開業し、同年9月には新橋・横浜間での運行を開始しています。

この新橋・横浜間の鉄道開業を皮切りに鉄道建設は進められ、明治22年（1889）7月には、新橋・神戸間の東海道本線が全通し、明治24年（1891）の上野・青森間の全通によって、北海道から九州までを接続する鉄道を含む縦貫鉄道が整備されています。これにより全国規模での旅客・貨物の大量且つ迅速な輸送が可能となりました。その後、鉄道は日本経済近代化の基礎を築く上で重要な要素となり、今なお、サービス・技術ともに進化し続けています。

本計画は、令和5年（2023）5月に策定した『「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」における高輪築堤跡保存活用計画書』に基づき、「高輪築堤跡」を「TAKANAWA GATEWAY CITY」のまちづくりの中で活かし、価値を次世代に継承し、地域の歴史の価値向上及び地域社会への貢献を実現していくため、「保存」と「活用」、そして「まちづくり」の3つの観点から整備の基本計画を取りまとめたものです。

本計画の策定にあたり、整備基本計画策定委員会の委員の方々をはじめ、文化庁、東京都教育庁、港区教育委員会のほか、多くの方々のご指導、ご協力をいただきました。改めてここに深く感謝申し上げます。

引き続き関係者の皆さまのご協力をいただきながら、ここ高輪築堤跡を100年先の心豊かなくらしの実験場として新たなビジネス・文化が生まれ続ける街「TAKANAWA GATEWAY CITY」におけるまちづくりの中で活かし、日本で初めて鉄道が走ったイノベーションの地としての記憶を、地域の方々とともに、次の100年に受け継いでいきます。

令和7年（2025）7月

東日本旅客鉄道株式会社

例 言

1. 高輪築堤跡整備基本計画は、国指定史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」のうち「高輪築堤跡」の整備に関する事項を定めた計画書である。
2. 高輪築堤跡整備基本計画の策定は、東日本旅客鉄道株式会社が事業主体となり、令和5年度（2023）から令和6年度（2024）の2か年で、文化庁の国宝重要文化財等保存・活用事業費補助金（歴史活き活き！史跡等総合活用整備事業費国庫補助金）を受けて実施した。
3. 高輪築堤跡整備基本計画は、高輪築堤跡整備基本計画策定委員会及び文化庁文化財第二課、文化庁文化資源活用課、東京都教育庁地域教育支援部、港区教育委員会事務局教育推進部の指導・助言を得て策定した。
4. 高輪築堤の遺構は、品川車両基地再編、鉄道改良や国家戦略特別区域計画等に位置付けられている事業を東日本旅客鉄道株式会社が進めている中で発見され、平成31年（2019）4月の遺構発見後、令和3年（2021）9月に一部が国史跡に指定された。その間、高輪築堤調査・保存等検討委員会を設置し、港区教育委員会により発掘調査が実施され、令和3年（2021）5月までの一連の調査成果を取りまとめた『概説 高輪築堤』（令和4年3月、港区教育委員会）、TAKANAWA GATEWAY CITYのうち品川開発プロジェクト（第Ⅰ期エリア）、品川駅北口駅改良事業及び東京都市計画道路幹線街路環状第4号線整備事業に伴う調査概要を取りまとめた『高輪築堤跡―品川開発プロジェクト（第Ⅰ期）等発掘調査概要』（令和5年8月、港区教育委員会）が刊行された。高輪築堤跡整備基本計画策定にあたっては、当該委員会や港区教育委員会から随時更新される最新の情報を得て検討を進めてきたが、策定後に新たな知見が得られる可能性もある。
5. 高輪築堤跡整備基本計画の策定に係る事務は、東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模プロジェクト推進部門 品川プロジェクト推進ユニットが担当し、策定に係る支援業務をパシフィックコンサルタンツ株式会社と応用地質株式会社に委託した。
6. 高輪築堤跡整備基本計画は、「史跡等・重要文化的景観マネジメント支援事業報告書」（平成27年3月、文化庁文化財部記念物課）を参照した上で、「「史跡旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」における高輪築堤跡保存活用計画書」（令和5年3月策定／令和5年5月26日認定、東日本旅客鉄道株式会社）を踏まえ、文化庁、東京都教育庁、港区教育委員会の指導・助言を基に、「第1章 整備基本計画策定の経緯・目的」、「第2章 史跡等の概要」、「第3章 史跡の本質的価値」、「第4章 史跡の現状・課題」、「第5章 高輪築堤跡整備にあたっての基本的な考え方」、「第6章 整備基本計画」、「第7章 事業計画」、「資料編」で構成した。
7. 高輪築堤跡整備基本計画では、国指定史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」の個々の指定地のことを指す場合は「高輪築堤跡」及び「旧新橋停車場跡」、指定地以外のことや歴史的な変遷の説明の中で当時の鉄道施設のことを指す場合は「高輪築堤」及び「新橋停車場」と表記している。

8. 高輪築堤跡整備基本計画に掲載している図・写真等のうち、下記については所属機関等からの提供または使用の許諾を受けた。

【本編】

図 1-4-5：品川駅北周辺地区土地区画整理事業の計画と史跡指定地	独立行政法人都市再生機構
図 2-2-2：高輪築堤跡周辺の埋蔵文化財包蔵地	東京都
図 2-3-1：「東京汐留鉄道御開業祭礼図」歌川広重（三代）明治 5 年（1872）	港区郷土歴史館
図 2-3-3：「御発輦従新橋ステーション御乗車之図」歌川広重（三代）明治 10 年（1877）	港区郷土歴史館
図 2-3-4：「東京名勝之内 高輪蒸気車鉄道全図」歌川国輝（二代）明治 5 年（1872）	港区郷土歴史館
図 2-3-5：高輪築堤と東海道	日本大学芸術学部
図 2-3-6：明治 38 年（1905）頃の高輪築堤	港区
図 2-3-7：「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」歌川広重（三代）明治 5～6 年（1872～1873）頃	港区郷土歴史館
図 2-3-8：「東京名所 芝浦鹿嶋神社景」歌川広重（三代）明治 9 年（1876）	港区郷土歴史館
図 2-3-9：「写真名所一覧 高なわ往返之図」歌川国政（四代）明治 5 年（1872）頃	港区郷土歴史館
図 2-3-10：新橋品川間鉄道線路の内改良工事に要する増用地の図	東京都
図 2-3-11：品川停車場付近平面図	東京都
図 2-3-12：「品川海面埋立竣工区域平面図」	東京都
図 2-3-13：車町河岸周囲の埋立工事図面	東京都
図 2-3-14：「高輪車町埋立地略図」部分	東京都
図 2-3-15：「東京市芝区高輪車町埋立工事設計図」部分	東京都
図 2-3-16：「東京全図」明治 9 年（1876）	港区郷土歴史館
図 2-3-17：「東京芝区全図」明治 30 年（1897）	港区郷土歴史館
図 2-3-22：昭和 37 年（1962）頃の雑魚場	港区
図 2-3-28：マウンド状に盛土を連ねた築堤の芯（1 街区）	港区郷土歴史館
図 2-3-29：蒲鉾形に盛土された築堤の芯（1 街区）	港区郷土歴史館
図 2-3-30：築堤の芯材を仕切る板組みの遺構（4 街区）	港区郷土歴史館
図 2-3-31：枕木の圧痕（2 街区）	港区郷土歴史館
図 2-3-32：東側（海側）の石垣（2 街区）	港区郷土歴史館
図 2-3-33：石垣土台部の木組基礎（第 2 東西道路部分）	港区郷土歴史館
図 2-3-34：西側（山側：3 線拡張期）の石垣（1 街区）	港区郷土歴史館
図 2-3-35：西側（山側：開業期）の石垣（2 街区）	港区郷土歴史館
図 2-3-36：西側（山側：開業期）の土留め（2 街区）	港区郷土歴史館
図 2-3-37：群杭（3 街区）	港区郷土歴史館
図 2-3-38：第 7 橋の橋台（北側）石面（3 街区）	港区郷土歴史館
図 2-3-39：信号機土台部（張り出し遺構）出土位置	港区
図 2-3-40：信号機土台部と考えられる張り出し遺構	港区郷土歴史館
図 2-3-41：新旧の木製基礎	港区郷土歴史館
図 2-3-42：明治 30 年代に高輪築堤に設置されていた信号機	鉄道博物館
図 2-3-44：明治 20 年（1887）東京実測図	港区郷土歴史館
図 2-3-45：築堤と仕切堤の接続部（2 街区）	港区郷土歴史館
図 2-3-46：杭の先端	港区郷土歴史館
図 2-3-47：ボルト状金具	港区郷土歴史館
図 2-3-48：調査で出土した双頭レール（左）と枕木（上）	港区郷土歴史館
図 2-3-50：検出された開業当初のバラスト層（2 街区）	港区郷土歴史館
図 2-3-52：検出された枕木痕（2 街区）	港区郷土歴史館
図 2-3-53：検出された海側石垣の裏込め石（4 街区）	港区郷土歴史館
図 2-3-54：検出された海側石垣の裏込め石（1 街区）	港区郷土歴史館
図 2-3-55：笠石と見られる石材（1 街区出土）	港区郷土歴史館
図 2-3-56：明治 38 年頃の高輪付近	港区
図 2-3-57：築堤の上を走る汽関車（明治後期の絵葉書より）	港区郷土歴史館
図 2-3-58：橋台拡張の痕跡	港区郷土歴史館
図 2-3-59：発見当初の第 7 橋梁橋台北側橋台（左）	港区郷土歴史館
図 2-3-59：乗り越し橋解体後の橋台（右）	港区郷土歴史館
図 2-3-61：拡張後の北側橋台上面で確認された笠石（上）	港区郷土歴史館
図 2-3-61：石積上面の目地痕（下）	港区郷土歴史館
図 2-3-62：拡張後の北側橋台上面で確認された笠石（手前）と石積上面に残るアンカーボルト（赤丸箇所）	港区郷土歴史館
図 2-3-63：拡張後の築堤を写した写真 上左：『増補 写された港区 二』202 高輪 明治末（出典『最新東京名所百景』）	港区
図 2-3-63：拡張後の築堤を写した写真 上右：絵葉書（撮影時期：明治末）	港区郷土歴史館
図 2-3-63：拡張後の築堤を写した写真 下：絵葉書（東京名所第一輯 品川海岸、撮影時期：明治末）	港区郷土歴史館

図 2-3-65 : 北橋台と堤部の検出状況	港区郷土歴史館
図 2-3-66 : 『高輪ヨリ品川迄土留板柵修理ノ義』(鉄道博物館蔵)に加筆	鉄道博物館
図 2-3-67 : 2 万分の 1 フランス式彩色地図「東京府武蔵国荏原郡品川宿」(明治 14 年(1881)に加筆)	一般財団法人日本地図センター
図 2-3-68 : 複線化(明治 9 年(1876))以前の第 11 橋梁。左の建物は品川硝子製造	株式会社平凡社
図 2-3-69 : 六郷川橋梁を描いた図	川崎市民ミュージアム
図 2-3-70 : 『品川ステーションヨリ芝田町迄鉄道線之図』(一部): 第 7 橋梁	公益財団法人東日本鉄道文化財団
図 2-3-70 : 『品川ステーションヨリ芝田町迄鉄道線之図』(一部): 第 8 橋梁	鉄道博物館
図 2-3-71 : 第 7 橋梁橋台上面(左)	港区
図 2-3-71 : 第 11 橋梁の古写真(中央: 拡幅前)	株式会社平凡社
図 2-3-71 : 第 11 橋梁の古写真(右: 拡幅後)	日本カメラ博物館
図 2-3-72 : 第 11 橋梁の古写真から想定される部位(左)	株式会社平凡社
図 2-3-72 : 錦絵に描かれた高輪築堤の橋梁 三代歌川広重「東京横浜鉄道往還之図」明治 6 年(1873)	港区郷土歴史館
図 2-3-73 : 参考資料の例 「神奈川野毛附近の鉄道」	横浜開港資料館
図 2-3-73 : 参考資料の例 歌川広重(三代)「東京品川鉄道蒸気発車之図」(部分)明治 6 年(1873)	港区郷土歴史館
図 2-3-73 : 参考資料の例 歌川広重(三代)「東京名勝図会 ハツ山下鉄道」(部分)明治 6 年(1873)	港区郷土歴史館
図 3-1-2 : 「実測東京全図」明治 11 年(1878)	港区郷土歴史館
図 3-1-3 : 「東京大震災火災地図」大正 12 年(1923)	公益財団法人後藤・安田記念東京都市研究所
図 3-2-4 : 史跡指定地内の要素「A: 本質的価値を構成する要素」写真 第 7 橋梁部の遺構検出状況	港区
図 3-2-4 : 史跡指定地内の要素「A: 本質的価値を構成する要素」写真 公園部の遺構検出状況	港区
図 6-1-3 : 「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」歌川広重(三代)明治 5~6 年(1872~1873)頃	港区郷土歴史館
図 6-4-1 : 高輪築堤をとおして来街者を感じてほしいこと 高輪築堤と東海道	日本大学芸術学部
図 6-4-1 : 高輪築堤をとおして来街者を感じてほしいこと 東京汐留鉄道御開業祭礼図	港区郷土歴史館
図 6-4-12 : ボランティアガイドツアー	鉄道博物館
図 6-4-21 : 港区立郷土歴史館	港区郷土歴史館
図 6-5-1 : ORP・DO センサー(左)	応用地質株式会社
図 6-5-1 : ロガー(右)	応用地質株式会社
図 6-5-4 : 土壤水分計・プロファイル土壌水分計及びデータロガー	応用地質株式会社
【資料編】	
図資-2-4 : 【上右】移築整備において再現する要素(イメージ)	鉄道博物館
図資-2-10 : 詳細比較検討における検討案作成の考え方 断面写真	港区郷土歴史館
図資-2-11 : 実物遺構に親しむ	港区
図資-2-11 : 【左】築堤上部の明治期の様子と新橋停車場での再現	港区
表資-3-2 : MNAD センサー(応用地質) センサーロッド	応用地質株式会社
表資-3-2 : MNAD センサー(応用地質) 水温	応用地質株式会社
表資-3-2 : i-SENSOR2 M4(応用地質、MODEL 4880)	応用地質株式会社
図資-3-5 : ORP・DO センサー	応用地質株式会社
図資-3-5 : i-SENSOR2(ロガー)	応用地質株式会社
図資-3-5 : 地下水測定用の塩ビ管	応用地質株式会社
図資-3-5 : DO 変換器ボックス i-SENSOR2 収納ボックス(同一形状)	応用地質株式会社
表資-3-10 : TEROS11(METER 社)	メータージャパン株式会社
表資-3-10 : TEROS-54(METER 社)	メータージャパン株式会社
表資-3-10 : ZL6(METER 社)	メータージャパン株式会社
図資-3-9 : TEROS11 土壌水分センサーの測定影響範囲(灰色部分)	メータージャパン株式会社
図資-3-12 : 【写真 12】橋台発掘調査の報告	港区郷土歴史館
図資-3-12 : 【写真 13】橋台発掘調査の報告	港区郷土歴史館
図資-3-12 : 【写真 14】橋台発掘調査の報告	港区郷土歴史館
図資-3-12 : 【左下上】歌川広重(三代)「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」1872~1873 年頃	港区郷土歴史館
図資-3-12 : 【左下中】大阪神戸間鉄道 生田川橋梁	小野田 滋 氏
図資-3-12 : 【左下下】開業当初の第 11 号橋梁(東海寺橋)と工部省品川硝子製作所	株式会社平凡社
図資-3-13 : 第 7 橋梁発掘写真	港区郷土歴史館
図資-3-14 : 歌川広重(三代)「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」1872~1873 年頃	港区郷土歴史館
図資-3-15 : 開業当初の第 11 号橋梁(東海寺橋)と工部省品川硝子製作所	株式会社平凡社
図資-3-16 : 第 21 号橋梁と思われる木造連続桁橋図面	公益社団法人土木学会
図資-3-17 : ミハヤエル・モーザー撮影の工事中の高輪築堤と第七橋梁親柱	日本大学芸術学部
図資-3-18 : 開業当初の第 9 号橋梁(八ッ山橋)と品川停車場	品川区立品川歴史館
図資-3-19 : 大阪神戸間鉄道 生田川橋梁	小野田 滋 氏

図資-3-20 : 大阪神戸間鉄道 都賀川橋梁 図面再現.....	公益社団法人土木学会
図資-3-21 : 第 11 号橋梁	株式会社平凡社
図資-3-22 : 第 9 号橋梁	品川区立品川歴史館
図資-3-22 : 目標絵図歌川広重（三代）「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」1872～73 年頃	港区
図資-3-22 : 比較根拠古写真大阪神戸間鉄道生田川橋梁開業当初連続桁構造.....	小野田 滋 氏
図資-3-22 : 第 11 号橋梁の平均木・縦枕木	株式会社平凡社
図資-5-1 : 港区内の指定等文化財分布図	港区