

第 56 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【部会①】

日時：2025 年 6 月 4 日（水）

全体会・部会①・部会③ 10:00～12:00（予定）

場所：TKP ガーデンシティ Premium 品川 5A

次 第

【部会①】

(1)開会

(2)京急線連立事業（1 工区）に伴う埋蔵文化財調査成果について（報告） 【資料 1】

(3)その他

(4)閉会

※なお、資料のなかで個人に関する情報や事業の関係等で非公開である情報については、一部表現を修正しています。その他、写真・図について一部訂正や出典等の加筆・修正をしています。

京急連立事業（1 工区）に伴う埋蔵文化財調査成果について（報告）

1 調査経過

(1) トレンチ① (77.52 m ²)	令和 5 年 10 月 23 日～令和 5 年 11 月 16 日	
(2) トレンチ② (33.18 m ²)	令和 5 年 11 月 27 日～令和 6 年 1 月 16 日	以上
(3) 1 区 (230.4 m ²)	令和 5 年 11 月 15 日～令和 6 年 1 月 25 日	第 41 回委員会報告
(4) 2 区 (193.4 m ²)	令和 6 年 1 月 18 日～令和 6 年 4 月 15 日	以上
(5) 3 区 (221.6 m ²)	令和 6 年 2 月 14 日～令和 6 年 7 月 5 日	第 46 回委員会報告
(6) 4 区 (149.4 m ² ・最上段)	令和 6 年 4 月 19 日～令和 6 年 8 月 28 日	
(7) 5 区 (583.7 m ² ・最下段)	令和 6 年 5 月 14 日～令和 7 年 1 月 15 日	
(8) 6 区 (332.5 m ² ・最下段)	令和 6 年 5 月 14 日～令和 7 年 1 月 15 日	

2 調査成果

(1) 高輪築堤開業期以前（明治 4 年以前）

- 基盤層である硬質粘土層（砂質シルト層）を掘り込む土坑などが確認された（図 2）。

(2) 高輪築堤開業期～複線期（明治 4 年～明治 9 年）＝盛土 A

①所見（図 1）

- 築堤裾部西側を確認。石積や木杭、板柵列などは検出されず、土坡であった。
- 北端はトレンチ北壁から約 15m 付近で調査区東側に出る。南側はトレンチ 5 や 8 付近で一部西側に広がるものの、トレンチ 7 で幅が狭まり、第 8 橋梁に伴う北横仕切堤に接続すると考えられる。
- 南から北に向かって高輪築堤が東に振れていく。
- 『東京五十分之一実測図』（明治 20 年）と同様の傾向を発掘調査で確認
- 5 区と 6 区は調査区（施工範囲）が V 字形になっており、本調査で裾部は検出されなかった。V 字形の間に築堤裾端が保存されていると考えられる。

②層序（図 4）

- TP-1.2m の硬質粘土層（砂質シルト層）上面に貝を多く含む層があり、その上に黒色粘土層が堆積する。盛土 A は黒色粘土層の上面、TP-0.8m 前後から構築される。
- 裾部には部分的に土丹塊が敷かれていた（本調査トレンチ②）。
- 裾部は、TP+1.2m 付近まではしりの強いローム土を主体とし、緩やかな角度で築堤を構築
- TP+1.2m から+2.5m までは砂礫を用い、やや勾配を持ちながら嵩上げを行っている。
- 5 区海側では、TP+0.2 から+0.4m の部分に自然堆積層が挟まれていた（図 5）。
- 築堤裾部の構築に時期差があった可能性
- 裾部（TP-0.6m から+1.0m）表層には、5 から 30 mm 程度の礫を多く含む。このレベルは当時の海水面と想定され、盛土 A の主体となるローム土は水の影響でグライ化していた。
- TP+1.0m 以上の盛土 A の表層（トレンチ 4、5 を除く）は、ロームブロックを含む黒褐色土で、草本類のひげ根を含んでおり、植栽の可能性が考えられる。

③高輪築堤の幅について

- 仮斜路部とトレンチ 2 から 4 までの山側裾部で計測
海側波除杭（最東端）から山側裾部まで：30.00m
海側石垣下端部から山側裾部まで：28.00m
- 仮ベント部、P10 橋脚部及び港トレンチ 2 を合成（図 6 緑ラインでのセクション図）
海側波除杭（最東端）から山側裾部まで：27.65m
海側石垣下端部から山側裾部まで：25.60m
- （参考）4 街区 4-A 区調査成果（図 7）
海側石垣下端部から山側石垣まで：18.20m
海側石垣下端部から三線期山側石垣まで：22.60m
- 海側石積の最上段は、港区教育委員会による確認調査の成果により、5 街区トレンチ 4 で TP+2.6m と確認（5 街区トレンチ 1：TP+0.4m、5 街区トレンチ 6：TP+2.4m）
→ 仮ベント部・P10 橋脚部周辺では開業期海側石垣は比較的高い位置（推定 TP+2.9m）で遺存していると考えられる。（令和 6 年 11 月 1 日第 49 回委員会①）
という総合評価について、
- 仮ベント部・P10 橋脚部周辺では開業期海側石垣は比較的高い位置（TP+2.6m）で遺存していると考えられる。
に更新する。

④高輪築堤に関連する構造物（3 区）

- 北側杭列（図 3-1・2）
 - ・調査区北側で直径 8 cm、南北 2 列の杭列（1.5m 間隔）を検出。杭列は東側に続くと考えられる。
 - ・杭頭は西から東に向かって高くなっており、盛土 A の表面高さに合わせて杭頭が切り揃えられている。
 - ・杭間（1.5m）の土とその周囲の土に違いは認められなかった。
- 南側杭列（図 3-1）
 - ・調査区南側で直径 10 cm、南北 2 列の杭列を検出。西側が人の字に開き（幅約 3.0 m）、東側は調査区中央付近まで確認
 - ・2 列のうち、北側 5 本は丸太により倒され、硬質粘土層面で折損していた。
 - ・調査区東側には杭かず、盛土 A 裾部付近で止まっている。
 - 盛土 A 構築以前（複線期以前）に物資や人が往来するための桁橋（本組遺構）
- 構造材（図 3-3）
 - ・調査区に丸太、板材などが散乱していた。丸太①（北側）は直径 20 cm、丸太②（南側）は直径 10 cm で、丸太①は外皮が付いている。
 - ・盛土 A 下、黒色粘質土中から検出されている。

(3) 複線期以降（明治 9 年～明治 29 年以前）＝ 盛土 X

- 盛土 A の表面を TP±0 m 付近まで自然堆積層が被覆
- 自然堆積層の上に青灰色の土（グライ化したロームか？）が TP+0.4 m 付近まで堆積
- 平面形は 2 区中央を境に、北側は TP+0.5 m 付近、南側は TP+0.8 m 付近を最高点とする島状を呈する。

→ 盛土 A のように斜面を形成しておらず、島状の堆積であることから、

盛土 X ＝ 西側の溜池を浚渫した土

(4) 西側埋立期（明治 29 年以前～）＝ 埋立土 B

①地歴

- 『東京五十分之一実測図』（明治 20 年）
 - ・旧東海道と築堤の間は、北側を頂点とし、第 8 橋梁に伴う北横仕切堤を底辺とする三角形の水溜
- 『東京市拾五区区分全図 第十式 芝区全図』（明治 29 年）
 - ・旧東海道と築堤の間はほぼ埋立が完了。北側（1 区から 5 区）には「53」、南側（5 区からトレンチ 8）には「66」の地番が振られる。築堤と地番が振られた境には、「屋及び草生地」が残る。
- 『番地界入東京市拾五区区分全図 芝区分図』（明治 44 年）
 - ・旧東海道と築堤の間の埋立が完了
 - ・1 区から 3 区にかけては「53」、3 区からトレンチ 8 は鉄道用地となる。
- （参考）
 - ・明治 34 年：3 代目品川停車場完成
 - ・明治 42 年：新橋～品川停車場間の 4 線化完了。品川停車場の拡張、海面埋立工事に着手

②層序（図 8）

- 築堤構築後、TP+0 m 付近で盛土 A を自然堆積層が被覆。その上に最大 TP+0.4 m 付近まで浚渫土（盛土 X）が堆積
- TP+0 m より上位はローム土を主体とし、TP+3.0 m まで連続して西→東方向に埋立

③埋立方法（3 区）

- 埋立の方向や単位を面的に把握するため、TP+2.0 m 付近で鋤取りを行い、平面オルソ合成写真を作成（図 9）
- 埋立土は、西側から東側に向かって弧状を呈する。北東側から南西にかけては白色粘土、北西側は茶褐色ローム土で主体的に構成される。
- 弧状の角度や方向の違いは、埋立を行った際の単位の反映していると考えられる。
 - ・3 区東側断面オルソ合成写真では、中央より北側の暗茶褐色土を境に、北側は北下がり、南側は南下がりの斜行堆積（図 9-1）
 - ・トレンチ②東壁オルソ合成写真では、北→南の斜行堆積の上を、南→北の斜行堆積で被覆する（図 8-1）
 - ・トレンチ②南壁オルソ合成写真では、西→東への斜行堆積（図 8-2）

④埋立後に構築された構造物

- 港区教育委員会による鋤取調査では、1 区からトレンチ 3 で甲州御影石の間知石組側溝が検出
 - 明治 44 年以降に敷設された鉄道関連施設
- 1 区東側シートパイル際で井戸を検出（地番 53）（図 10）
 - 明治 29 年以降の生活等の痕跡

3 出土遺物

(1) 出土状況

- 遺物は硬質粘土層（砂質シルト層）上面の貝を多く含む層、その上の黒色粘土層、明治 29 年以前の埋立土 B から出土。築堤（盛土 A）の出土はわずか。

(2) 鉄道関連遺物

- 碇子（図 11）
 - ・残存高 6.4 cm、最大径 6.0 cm。外面は茶褐色の釉薬、内面は白黄褐色を呈する。
 - ・内面に金属製のピンを受ける部分が一部残り、頂部にはモルタルが付着
 - ・碇子の国産化は明治 6 年（1873）、佐賀、京都、瀬戸などで生産
 - ・明治 8 年（1875）頃に国産化された碇子は、白色で光沢があり、形状は無紐鐘
 - ・電信創業期に用いられたのは外国製の「赤碇子」と呼ばれ、藍色

4 総合所見

- (1) 高輪築堤開業期（明治 5 年）以前の旧江戸湾での土地利用、明治 20 年から明治 29 年までに旧東海道と高輪築堤との間の埋立が行われ、鉄道関連遺構や生活等の痕跡が確認できた。
- (2) 盛土 A 構築以前（複線期以前）に物資や人が往来するための桁橋（木組道槽）など、築堤構築に関連する構造物が確認できた。
- (3) 築堤裾部西側は土坡で、幅や堆積状況から複線期（明治 9 年）のものと考えられる。南から北に向かって東に振れており、『東京五十分之一実測図』（明治 20 年）とも齟齬はない。
- (4) 築堤は TP-0.8 m 前後から構築され、一部には土丹が敷かれていた。TP+1.2 m 付近まではしみの強いローム土を主体とし、緩やかな角度で築堤を構築。TP+1.2 m から +2.5 m までは砂礫を用い、やや勾配を持ちながら嵩上げを行っている。一部変換点では自然堆積層が間に挟まれ、上部黒褐色土からは草本類のひげ根が確認されたことから、時期差などが想定される。
- (5) 1 工区及び隣接する 5・6 街区での調査成果を総合すると、海側波除杭（最東端）から山側裾部まで：27.65m、海側石垣下端部から山側裾部まで：25.60m と推定。海側石垣は 1 区付近では TP+0.4 m であるが、P10 橋脚部及び仮セント周辺（4 区から 6 区）では比較的高い位置（TP+2.6 m）で遺存し、裏込や盛土部分の遺存度も高いと考えられる。

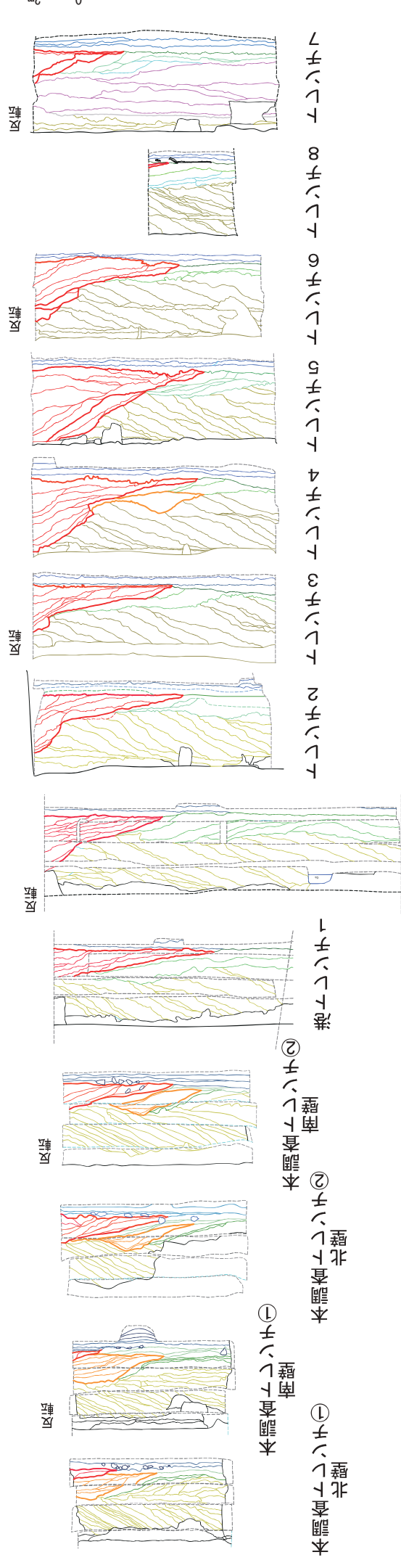
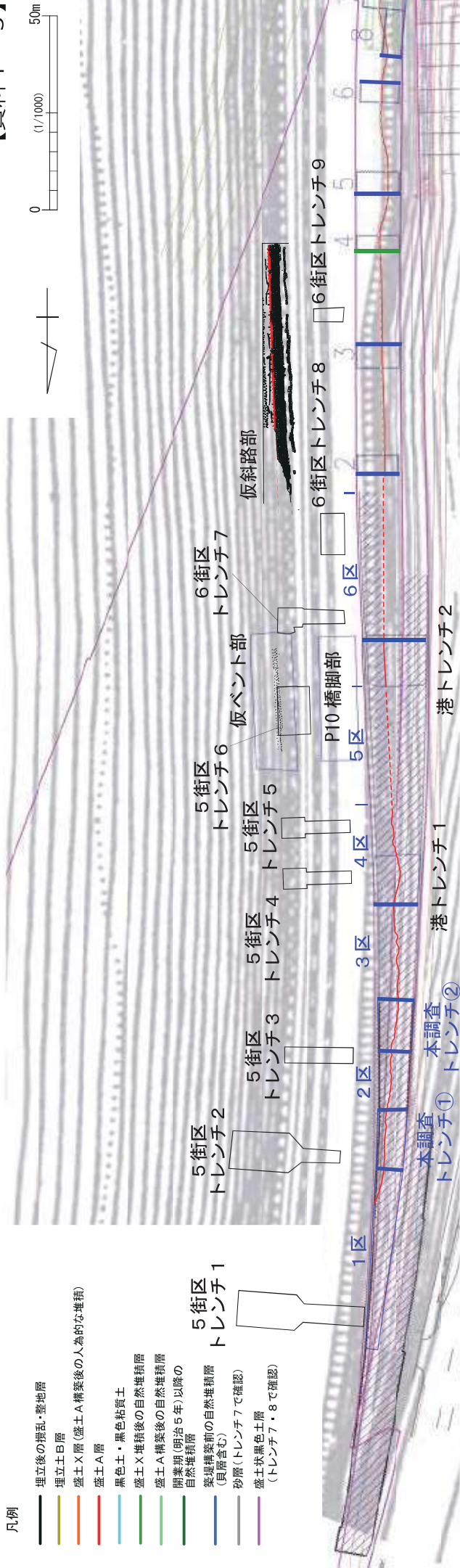
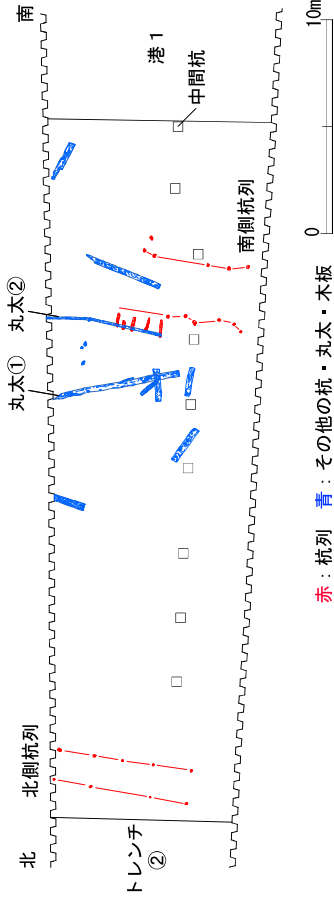
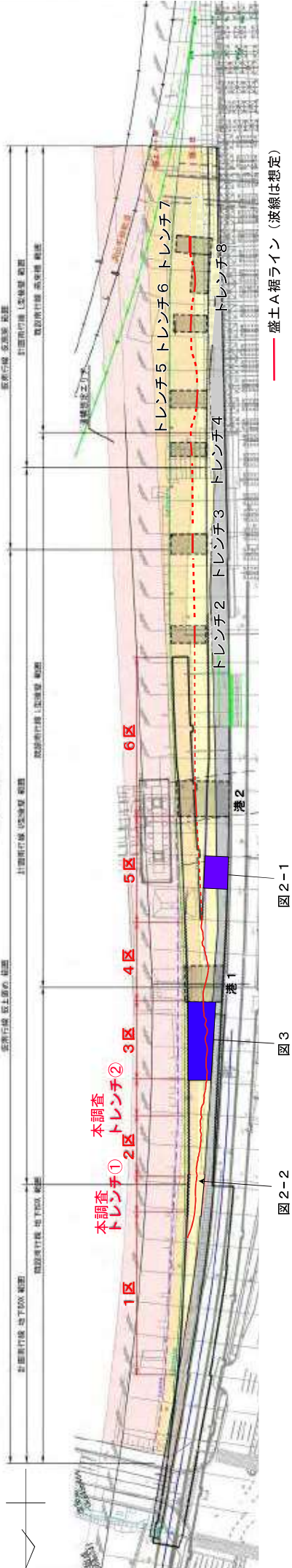


図1 各トレンチの東西セクション図 (1/175) 及び『東京五千分之一実測図』(明治20年) (1/1000) 重ね図 (仮斜路部: JR東日本提供)



1 3区における杭・丸太の出土図



1 5区山側の土坑群 (東から撮影)



2 最大規模の土坑 (深さ約1m) (北東から撮影)



2 北側杭列の検出状況 (北東から撮影)



3 丸太の検出状況 (南西から撮影)

図 2 高輪築堤開業期以前の遺構

図 3 高輪築堤に関連する構造物

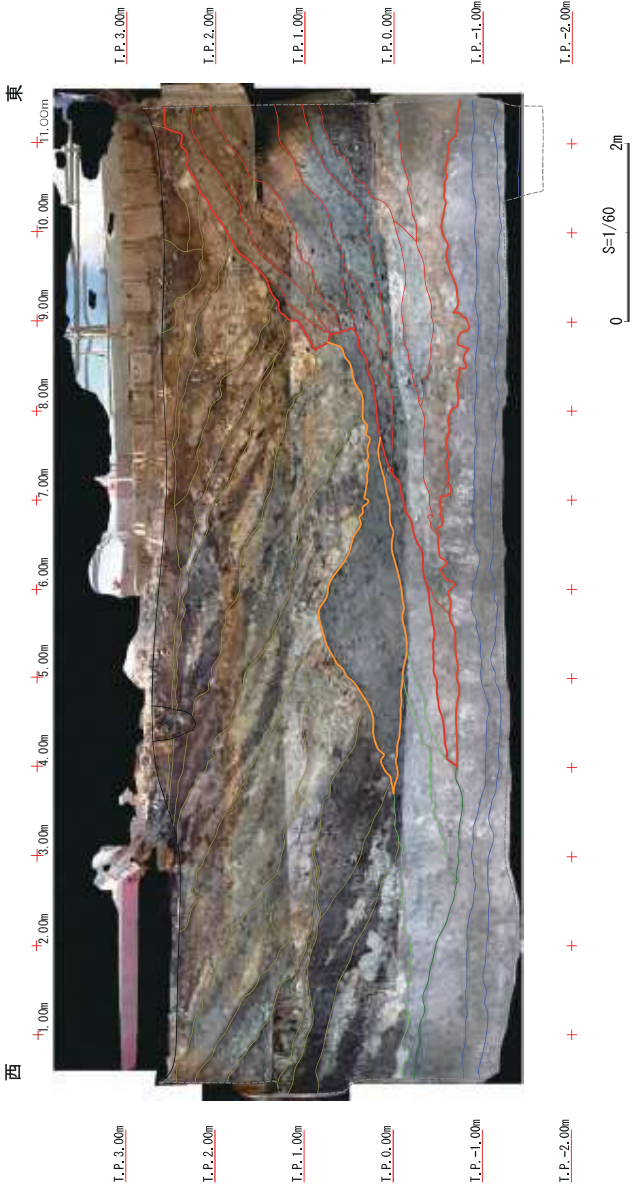
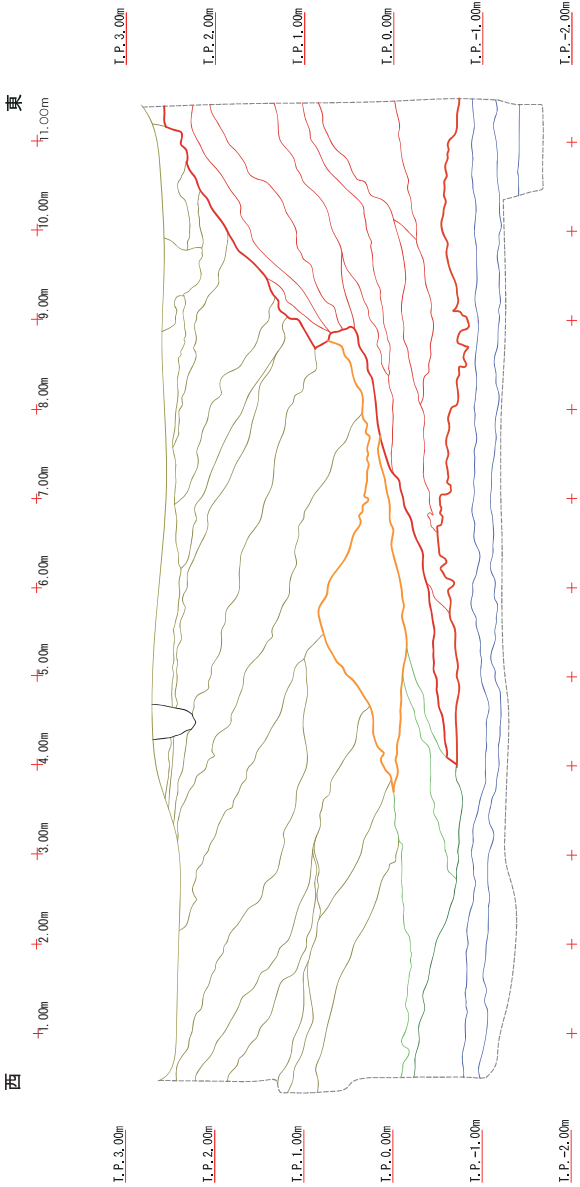


図 4 トレンチ 4 北壁のオルソ画像及び層序
(線の色は資料 1－2 の図 2 凡例と同じ)

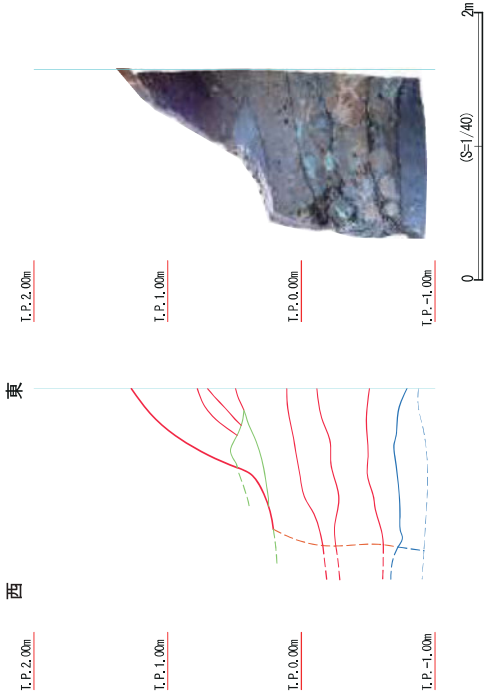


図 5 5 区盛土 A の検出状況及び断面のオルソ画像と層序
(線の色は資料 1－2 の図 1 凡例と同じ)

【仮べント部】

【5街区トレンチ6】

【P10橋脚部】

【港トレンチ2】

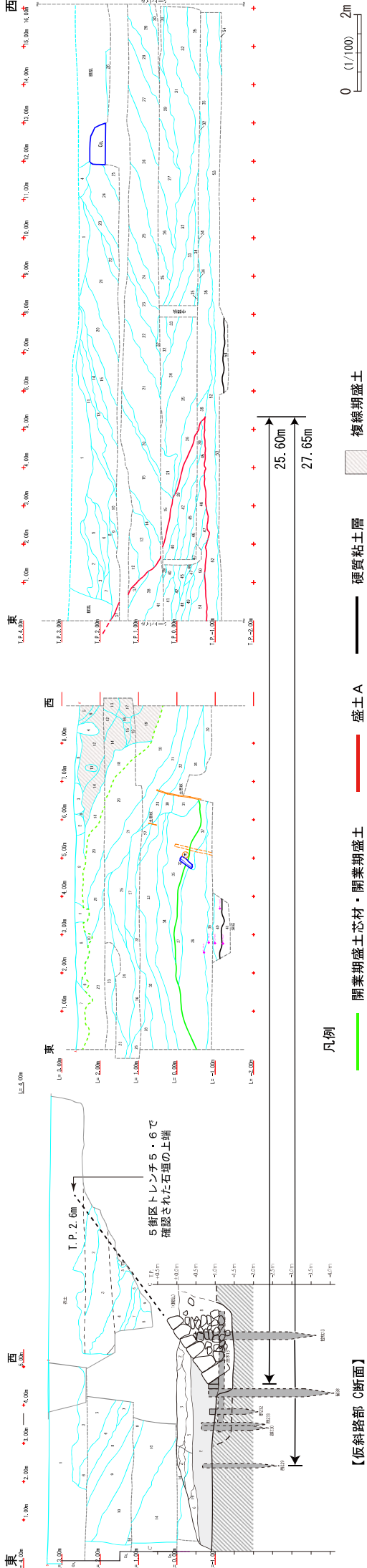


図6 各調査区の成果に基づく1工区高輪築堤東西断面合成図 (1/100)
(P10橋脚部・仮べント部・港トレンチ2・5街区トレンチ6：港区教育委員会提供、仮斜路部：JR東日本提供図にそれぞれ加筆)

海側土留め

15.35m

8.70m

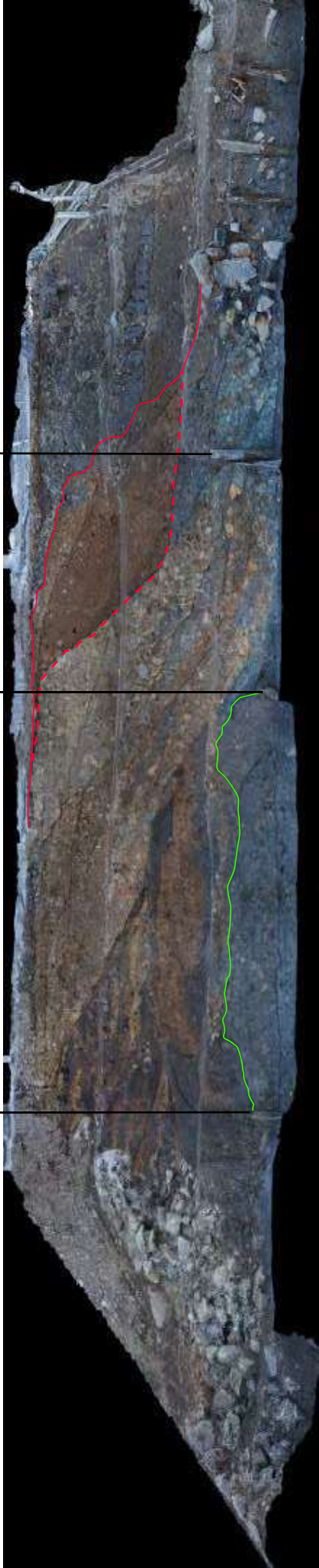
芯土留め杭

5.50m

東

反転

西



18.20m

山側石垣 (明治5年・明治9年)

22.60m

三線期山側石垣 (明治32年)

図7 4-A区セクションオルソ画像 (JR東日本提供画像に加筆) (参考)

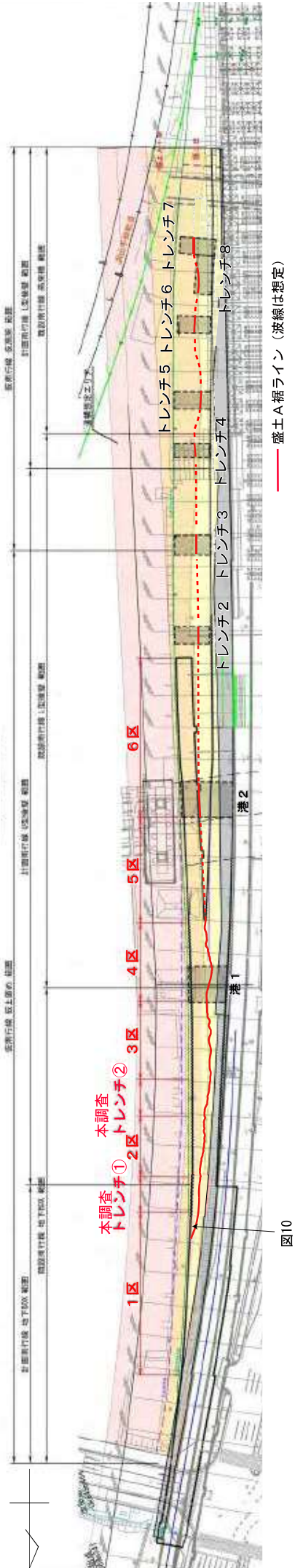


図10



図10 西側埋立期以降の井戸跡

図11 3区盛土A下部から出土した罫子実測図(上段)と国産罫子(下段)