

第2章 史跡の概要

1. 指定に至る経緯

(1) 平成12年までの旧新橋停車場跡の史跡指定

旧新橋停車場跡は、大正3年(1914)まで新橋駅、それ以後は汐留貨物駅として使用されており、昭和40年(1965)に「旧新橋横浜間鉄道創設起点跡」として国の史跡に指定された。

旧新橋停車場跡では、昭和61年(1986)に新橋駅(汐留貨物駅)が廃止された後、平成3年(1991)から汐留地区の再開発事業に伴って発掘調査が行われ、開業以来の駅舎・乗降場・外国人職官舎・転車台等、多数の遺構が検出され、往時の新橋停車場構内の様相が明らかになっていった。双頭レール・犬釘等の開業時の軌道部材や乗車券・プレート・汽土瓶・職工メダル等、多数の鉄道関係遺物も出土した。平成8年(1996)には、これらの遺構・遺物が産業史上のみならず、西欧文化の輸入による近代化を行っていった明治期の時代風潮の具体相を示すものとしても貴重であることから、新たに発見された遺構に基づき、駅舎全体と乗降場の一部及両側線路敷を含む範囲を追加指定するとともに、新たに駅の範囲外であることが明らかとなった地点について一部史跡指定の解除を行った。また同時に、史跡の名称を「旧新橋停車場跡」に変更した。

その後、平成12年(2000)に、再開発事業によって史跡整備された駅舎全体と乗降場の一部及び両側線路敷を含む形での追加指定及び一部解除を行い、乗降場東側のレール起点周辺のごく一部であった史跡指定範囲を拡大して現在に至る。

(2) 令和3年の追加指定

平成31年(2019)4月2日、JR東日本が進める品川駅改良工事において、日本最初の鉄道敷設時に構築された「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た。

これ以降、港区教育委員会により、令和元年(2019)5月から6月までに品川駅物流地下通路整備における不時発見に伴う発掘調査、令和2年(2020)2月から4月までに遺構の有無確認を目的とした試掘調査、令和2年8月から令和3年(2021)3月までに遺構の残存状況把握を目的とした確認調査、令和2年9月から12月までに第二東西連絡道路設置工事のための高輪築堤の発掘調査が実施され、開発地から一連の遺構が確認された。

当該事業地(南北約1.3km)での遺構の残存状況は、各所で多少の違いがあるものの、概ね同様で保存状態は良好であった。海側の石垣は、およそ30度の勾配で築かれており、海底から1/3の築石が残存し、上部は築石が外され裏込め石が露出している状況だった。山側は、石垣が垂直に積まれた状況で発掘された。海側の石垣は布積み、山側の石垣は谷積みとなっており、築石の大きさや素材も海側と山側で違いがみられた。出土状況より海側と山側で建設時期が違うことがわかり、山側については明治32年(1899)の3線拡張時に築かれた石垣と推定された。

線路が敷かれる築堤の天端部分については、公園部を含む2街区で、明治期のバラストが確認された。第7橋梁部の前後には、大正期に南側から京浜東北線を通すためのコンクリート製擁壁が設置されたため、明治期のバラストはほぼ残存していなかった。

高輪築堤の発見を受けて、令和2年9月に高輪築堤調査・保存等検討委員会が設置され、遺跡の価値についての調査と保存の検討が進められた。12月にJR東日本が遺跡の発見をプレスリリースする

と、各学会をはじめ市民団体から保存の要望書が数多く提出された。令和3年3月には、文化庁長官宛に文化審議会文化財分科会からの建議として提出され、現地保存を行うと共に史跡指定を進めるよう意見が出された。

これらの動向を踏まえて、所有者であるJR東日本は、高輪築堤調査・保存等検討委員会での検討を踏まえて、令和3年4月21日にプレスリリースを行い、第7橋梁部（約80m分）及び公園部（約40m分）の2か所は埋め戻して現地保存、信号機土台部を含む約30mは移築保存、その他の箇所は記録保存を行うという保存方針と、開発計画の一部変更を決めた。

記録保存箇所は、高輪築堤調査・保存等検討委員会で定められた方針に則って調査が進められ、考古学・鉄道史・土木史などの諸分野の知見に基づいて、築堤や築堤内部の土層、築堤を構築した築石や群杭の残存状況、素材、技術、構築時期等の情報が現在までに判明している。

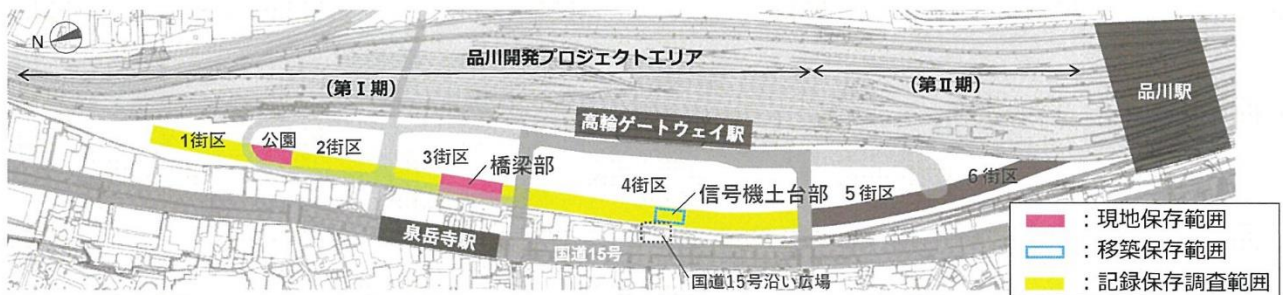


図 2-1-1：高輪築堤の保存・調査方針
(令和3年4月21日プレスリリース資料より引用)

また、6度にわたる見学会が実施され、「旧新橋停車場跡及び旧高輪築堤跡」の史跡指定に向けて、概要報告書が取りまとめられた。

令和3年8月23日には、高輪築堤が、日本の近代化を知る上で欠かせない遺跡であり、我が国の歴史を理解する上で重要な遺跡であることから史跡に指定すべきとの答申が文化審議会から文部科学大臣に提出され、現地保存が決められた第7橋梁部（約80m分）及び公園部（約40m分）の2か所が、「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」として同年9月17日に指定された。

2. 指定範囲及び説明

(1) 指定告示

①名称

きゅうしんばしていしやじょうあと たかなわちくていあと
旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡

②種別

史跡

③指定履歴

昭和40年(1965)5月12日(史跡指定)

平成8年(1996)12月10日(一部解除・追加指定・名称変更)

平成12年(2000)3月27日(追加指定・一部解除)

令和3年(2021)9月17日(追加指定・名称変更)

④指定基準

史跡の部六(交通・通信施設)

⑤所在地

東京都港区

⑥管理団体

なし

(官報告示 令和3年9月17日付け 文部科学省告示第158号)

(2) 指定説明文とその範囲

①指定説明文

旧新橋停車場跡は、明治5年(1872)、我が国で初めて本格営業した鉄道起点駅であり、東京都港区に所在する。

嘉永6年(1853)のロシア使節プチャーチン、翌年のアメリカ使節ペリーは、日本来航に際して共に蒸気機関車の模型を持参し実演を行った。この当時、欧米諸国は植民地化政策の一手段として鉄道建設の権利を獲得しようとし、幕末から明治初期にはフランス・アメリカ等から鉄道建設の免許申請が行われた。日本政府による鉄道建設の動きは、明治2年に始まる。この年、イギリス公使パークスは日本政府自身による鉄道建設を進言した。同年11月、政府はこの自国管轄方針のもと、東京・京都の幹線及び東京・横浜の支線等の建設を決定し、このうち首都東京と開港場横浜とを結ぶ鉄道をまず建設することとなった。

工事は、イギリス人技師モレルの指導のもと、民部省鉄道掛(後に工部省鉄道寮)が担当した。建設資金はイギリスからの外債により調達し、建設機材やレール・スパイク等の軌道材料のほとんどはイギリスより輸入された。明治5年9月12日(太陽暦の10月14日)、新橋・横浜両停車場において開業式が行われ、新橋・横浜間には品川・川崎・鶴見・神奈川の4停車場が設けられ、全長29kmを53分で結んだ。開業当時の様子は錦絵にも多く描かれ、鉄道建設が明治日本の文明開化を象徴する画期的な出来事であったことがよくうかがえる。

こうして建設された新橋・横浜間の鉄道は、その後、当初は中山道経由で計画されていた東京・京阪間の幹線が明治19年、東海道ルートに変更され、同22年に新橋・神戸間が全通すると、東海道本線(呼称は同42年)として我が国旅客・貨物輸送の大動脈となり、今日に至った。

鉄道創業以来、起点駅であった新橋駅は、大正3年(1914)に新たな起点駅として東京駅が開業すると、その名を烏森駅に譲り、汐留駅と改称された。同駅は貨物専用駅となり引き続き物流の拠点として機能したが、昭和61年(1986)廃止され、その歴史を閉じた。同駅構内には、昭和9年に整備され、昭和33年には日本国有鉄道(当時)によって鉄道記念物に指定された「0哩標識」があり、昭和40年5月12日には、「我が国交通史上画期的な鉄道創設を記念すべき遺構の他にはない現在、貴重なものと認められる」ことから、乗降場東側のレール起点周辺の一部が「旧新橋横浜間鉄道創設起点跡」として史跡に指定された。

その後、汐留地区の再開発事業に伴い、平成3年(1991)から当該地区の発掘調査が行われ、開業以来の駅舎・乗降場・外国人職官舎・転車台等が検出され、往時の新橋停車場構内の様相が明らかになった。そのため、同8年12月10日、駅舎全体と乗降場の一部及び両側線路敷を含む範囲が史跡に追加指定されるとともに、「旧新橋停車場跡」に名称変更された。現在、駅舎・乗降場等の復元が行われ、鉄道歴史展示室(東日本鉄道文化財団)等として利活用されている。

今回、文化審議会文化財分科会の建議(令和3年3月23日)等を踏まえ、緊急的に追加指定を行うおうするのは、高輪海岸沿いの海上を堤状に埋め立て造営した高輪築堤と呼ぶ鉄道敷のうち、条件の整った第7橋梁とその南北に接続する築堤(80m分)と、その北側に位置する築堤(40m分)の2か所である。

明治初年の政府内では、大隈重信・伊藤博文などが鉄道建設に積極的な立場をとった。岩倉具視・木戸孝允・大久保利通ら政府重鎮の同意を得て、最終的に政府が鉄道建設を決定した後も、軍備充実を優先させるべきとする反対意見が残り、また、汐留から品川に向かう東海道沿いには、旧薩摩藩邸や兵部省の軍用地もあって、路線の土地取得や測量に困難を来した。そのため、芝口汐留から

南下した路線は、高輪付近からは陸地を通らず海中を埋め立て築いた堤の上を通過して品川に至るものとなったとされている。

高輪築堤の規模は、元大村藩邸（現・港区芝浦1丁目・芝4丁目）から元薩摩藩邸（田町駅付近）を経て八ツ山下までの延長約2.65km（1460間）、平均幅6.4m（3間半）であり、工事は入札により平野弥十郎等が請け負った。工区は八ツ山下から高輪大木戸までと高輪大木戸から元大村藩邸までの二つに分けられ、前者は明治3年10月に、後者は同4年6月に着工した。土砂は八ツ山・御殿山から採取し、石垣には、主として東海道海手側（高輪海岸）の石垣を取り崩して用いたほか、品川台場の石垣等を用いた。前者の工区は同5年4月に完成したが、後者の築堤は風浪のためしばしば崩壊し、鉄道が本営業した同年9月ようやく完成した。

また、築堤造営によって不便を被る地域住民から通船口設置の要望が出されたことをうけ、第5から第8までの4橋梁が掛けられた。橋台・袖石垣・基礎等には石材を、桁・高欄等には木材を用いたことが知られる。このうち、第7橋梁は、明治4年10月に着工、同年12月に完成し、長さ5間（約9.1m）、幅3間9分（約7.1m）の規模で、同10年には木橋から鍊鉄鉸桁の鉄橋に掛け替えられた。

新橋・品川間の線路敷は明治9年に複線化され、同32年に3線化、同42年には4線化された。同年には、田町・品川間沿線地先の海面を埋め立て操車場の用地とする品川駅の拡張工事が始まり、大正3年に竣工した。鉄道事業の進展とともに明治時代後期から大正初年にかけて海側・山側の埋め立てが進み、その後は、陸続きとなって現役の鉄道用地として利用されたことから、明治時代の築堤の残存状況は今日まで不詳のままであった。

平成24年以降、品川駅周辺再開発事業が東日本旅客鉄道株式会社によって計画され、品川・田町間の鉄道車両基地を再編し、線路の付け替えや新駅新設を行い、大規模商業施設等が建設されることとなった。同31年、品川駅近くでの工事中に高輪築堤と考えられる石垣遺構が発見されたことを受け、港区教育委員会と事業者との間で高輪築堤の取り扱いに関する協議が行われ、令和2年から事業用地内の試掘確認調査を同教育委員会が実施することとなった。その結果、開発区域延長約1.3kmのほぼ全域で築堤遺構が良好な状態で遺存していると考えられることを確認した。

築堤遺構の構造は、近接する第2東西道路地点で実施した発掘調査成果等も参照すると、東側（海側）と西側（山側）に石垣を構築して造ったものであり、2時期の遺構からなることが判明した。当初の遺構は、堤中央部分に芯となる部分を造り、その周囲を土砂や礫によって盛り固め、これを東側と西側の両石垣によって押さえ込む様に構築している。東側石垣では、底面に90cm間隔で直径約20～25cm、長さ2～3mの杭を打ち込み、これに角材の胴木を横に並べ、その内側に半割材を合わせて、これらをボルト状の金具で固定した上、30度の勾配で石垣を最大15段積んでいる。下端の根石は凝灰岩を長方形に加工した石（幅90cm、高さ・奥行30cm）を主に使用し、2段目以上は主に安山岩を加工した正方形の間知石（幅60cm、高さ・奥行55cm程度）を使用した布積みであり、目地や間詰め石は確認されない。最上部には古写真等から笠石があったと考えられるが残っていない。石垣前面には、石垣に並行して土丹塊を敷き固め、杭を列状に打ち込んでおり、地固め・波除杭として築堤を支える機能を果たしたと考えられる。

これと対になる当初の西側石垣は、部分的な検出であり胴木と下部の2段分を確認したに過ぎないが、勾配87度、布積みである。当初築堤の規模は、東側と西側の両胴木の幅で17.5m、胴木の下端から築堤上面のバラスト上部までの高さは3.8mである。堤の上部には、線路の道床としてバラストの盛り土が残存していた。

この当初の築堤が西側に拡幅され、四角錐形の間知石を用いた石垣が西端に築かれている。根石1段、築石10段、天端石1段を確認し、勾配は77度で、谷積みである。拡幅後の築堤幅は21m強である。その規模及び記録からして、明治32年の3線化に伴い構築されたものと考えられる。なお、近隣の発掘調査の進展により、築堤の構造はより明らかになっていくと思われる。

次に、第7橋梁は、北と南の橋台の2基からなり、その距離は6.8mである。長方形に加工した石材を直立に積み上げて構築している橋台に、30度の勾配をもつ築堤東側の石垣の両端を弧状に湾曲させて接続させている。当初の橋台は、南北約5.6m、東西約7.2m、高さ約2.6mと推定される。東西の両壁面にはそれぞれ幅1～1.2m、奥行0.15mの2か所に張り出しがあり、橋脚の桁柱にあたるものと考えられる。拡幅後の橋台の東西幅は約13.8mである。

石積みは、長方形に加工した石材を同じ列に長手と小口を並べ、縦に目地が通らないように積み上げる安山岩を用いたブラフ積みで、根石含めて10段が確認される。北側橋台では笠石が残存する。当初の橋台部の石材表面は、丁寧なすだれ仕上げが観察でき、漆喰目地を使用しているが、拡幅後の橋台部の石材の表面加工は粗い打ち欠きが残るのみで、目地はモルタル仕上げと推測される。なお、橋台の上部は旧京浜東北線の基礎により失われている。

このように、高輪築堤は明治5年に我が国初の鉄道が新橋・横浜間に開業した際、高輪海岸沿いの海上に鉄道を走らせるため敷設された鉄道敷である。発掘調査の結果、創業当初の築堤や第7橋梁が良好に残り、その後の3線化の過程もうかがうことができる。橋梁や機関車、レールなどはイギリスの技術が導入されたが、築堤については従来の技術的蓄積も反映した形で作られており、我が国の交通の近代化や、それに用いられた土木技術等の歴史を知る上で重要であることから、史跡に追加指定するとともに、その名称を「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」に変更し、保護の万全を図るものである。

（『月刊文化財』令和3年12月号より引用）

②広域図



図 2-2-1 : 旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡の位置図

④高輪築堤跡指定範囲図

表 2-2-2 : 史跡指定範囲

街区	地番	面積	地目
2街区 (公園部)	東京都港区芝浦4丁目 21 番 24	904.00 m ²	鉄道用地
	東京都港区芝浦4丁目 24 番1	3.55 m ²	鉄道用地
3街区 (第7橋梁部)	東京都港区港南2丁目 10 番 144	36.92 m ²	用悪水路
	東京都港区港南2丁目 10 番 247	2074.06 m ²	鉄道用地

2 街区 (公園部)



3 街区 (第7橋梁部)

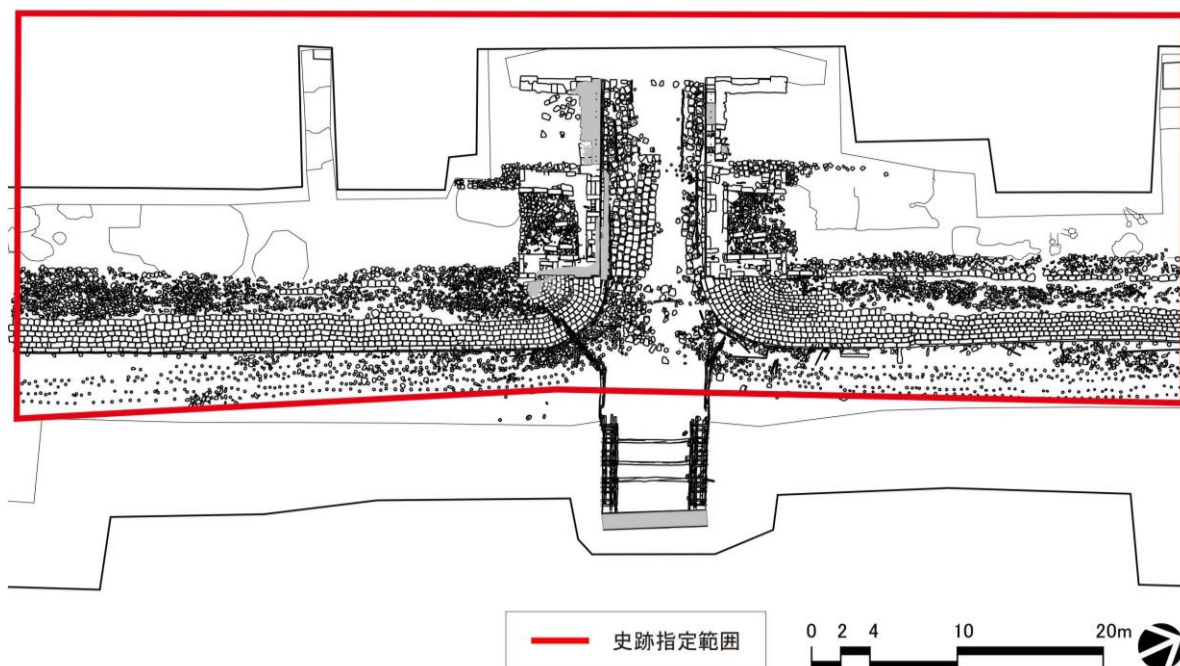


図 2-2-4 : 高輪築堤跡 史跡指定範囲図

(3) 平成 12 年以前の指定内容

①昭和 40 年（1965） 5 月 12 日

史跡 旧新橋横浜間鉄道創設起点跡

官報告示 昭和 40 年 5 月 12 日（文化財保護委員会告示第 24 号）

- 1 種別 史跡
- 2 名称 旧新橋横浜間鉄道創設起点跡
- 3 所在地 東京都港区汐留
- 4 指定区域 日本国有鉄道汐留駅構内駅区用地の内実測 140m²
- 5 指定理由
 - 一 基準 特別史跡名勝天然記念物及び史跡名勝天然記念物指定基準史跡の部第六（交通）による。
 - 二 説明 明治 5 年 9 月 12 日新橋横浜間に鉄道開通し、明治天皇新橋横浜両駅に臨御開業の式典が行われ、翌 13 日運輸が開始された。

これより先、路線測量は、両駅から開始されたが、新橋駅においては、明治 3 年 3 月 25 日この地点から測量が始められ、大正 3 年 12 月 20 日東京駅開業に伴って貨物駅となり、汐留駅と改められるまで永く起点となった。

本地点は、その後特に顧みられることもなかったが、昭和 9 年汐留駅改築に当り、旧新橋駅のホームの一部、その他の諸資料によって割り出されたものである。

一度中断したことに遺憾な点もあるが、その考証は信憑すべく、また、我が国交通史上画期的な鉄道創設を記念すべき遺構の他にない現在、貴重なものと認められる。なお、ホーム・レールは構内の他の箇所から移されたものであるが、何れも当初の資材である。
 - 三 保存の要件 起点を示す標識を移動させないこと。

②平成 8 年（1996） 12 月 10 日（一部解除・追加指定・名称変更）

史跡 旧新橋停車場跡

官報告示 平成 8 年 12 月 10 日（官報第 2036 号、文部省告示第 205 号）

- 1 種別 史跡
- 2 名称（新名称）旧新橋停車場跡
（旧名称）旧新橋横浜間鉄道創設起点跡（昭和 40 年（1965） 5 月 12 日史跡指定）
- 3 所在地 東京都港区新橋一丁目
- 4 指定地域 ※別記座標のとおり
- 5 指定理由
 - 一 基準 史跡の部 六
 - 二 説明 旧新橋停車場跡は現新橋駅東側の汐留地区にあり、明治 5 年（1872）、わが国で初めて本格営業した鉄道の起点駅跡である。

わが国における鉄道の実見は、嘉永 6 年（1853）のロシア使節プチャーチン、翌年のアメリカ使節ペリーの日本来航に際して、彼らがともに蒸気機関車の模型を持参

し実演したことに始まる。この当時、欧米諸国は植民地政策の一手段として鉄道建設の権利を獲得することに熱心であり、幕末～明治初にはフランス・アメリカ等から鉄道建設の免許申請が行われた。

日本政府による鉄道建設の動きは、明治2年に始まる。この年、イギリス公使パークスは日本政府に対し自身による鉄道建設を進言した。同年11月、政府は東京―京都の幹線及び東京―横浜の支線等の建設を決定し、このうち首都東京と開港場横浜を結ぶ鉄道がまず建設されることとなった。

路線は、芝口汐留から南下し、高輪付近から海中を埋め立てて品川へ向かい、六郷で多摩川を渡り、川崎から横浜の野毛浦海岸方面へ向かうものとし、このための測量は明治3年3月末・4月初に新橋・横浜両駅から開始された。工事は、イギリス人技師モレルの指導の下、民部省鉄道掛（後に工部省鉄道寮）が担当した。建設資金はイギリスからの外債により調達し、建設機材やレール・スパイク等の軌道材料のほとんどはイギリスより輸入された。

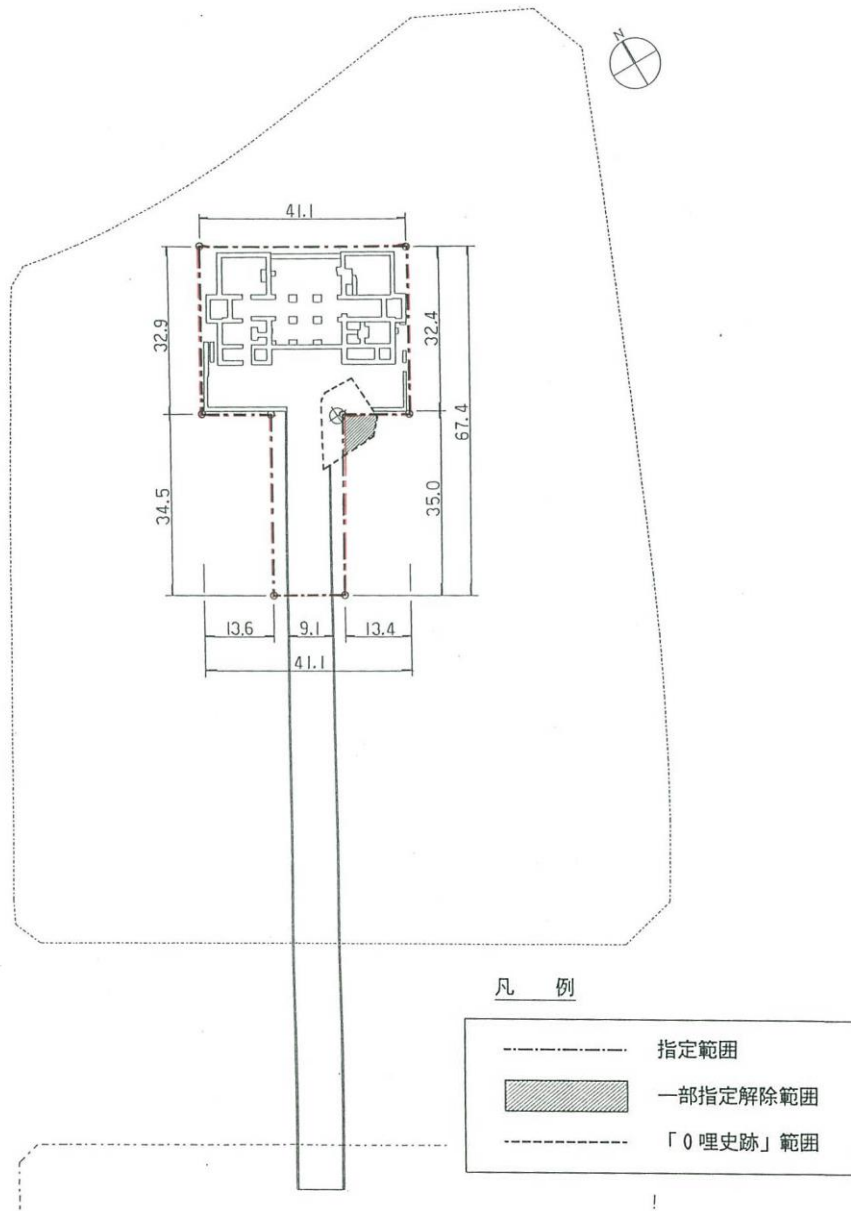
明治5年5月7日、政府は品川―横浜間の鉄道を仮営業したが、新橋停車場乗降場の完成をまって、同年9月12日（太陽暦の10月14日）に新橋停車場において正式に開業式を行い、正式営業を開始した。新橋・横浜間には品川・川崎・鶴見・神奈川の四停車場が設けられ、全長29キロメートルを表定速度32.8キロメートル、53分で結んだ。機関車・客車はすべてイギリス製で、運転手もイギリス人であり、燃料炭も一部を除きイギリス炭が使用された。鉄道の輸送人員は、翌明治6年には141万人を記録している。

新橋駅舎は、アメリカ人建築家ブリジェンスの設計により、横浜駅と同一設計の建物として建設された。木骨石張りの二階建て建物二棟を、中央に設けられた木造平屋建て建物で繋ぐ構造になっており、中央の平屋部分を広間とし、両側建物の一階には待合室・湯呑所・駅長詰所等を設け、二階は事務室として使用した。駅舎の中央正面には幅9.1メートル、長さ151.5メートル、高さ1.2メートルの乗降場が設けられた。乗降場を含む新橋駅舎の工事費は、34,013両と洋銀35ドルであった。

これ以後、新橋駅は長く東京の玄関口として機能したが、大正3年（1914）12月の東京駅の開業に伴い貨物駅となり、昭和61年（1986）貨物駅の廃止によりその歴史を閉じた。

汐留地区の再開発事業に伴い、平成3年から当該地区の発掘調査が行われ、開業以来の駅舎・乗降場・外国人職工官舎・転車台等、多数の遺構が検出され、往時の新橋停車場構内の様相が明らかになった。双頭レール・犬釘等の開業時の軌道部材や乗車券・プレート・汽車土瓶・職工メダル等、多数の鉄道関係遺物も出土している。これらの遺構・遺物は産業史上のみならず、西欧文化の輸入による近代化を行っていった明治期の時代風潮の具体相を示すものとしても貴重である。

当該地は昭和40年に「旧新橋横浜間鉄道創設起点跡」として史跡に指定されているが、その範囲は乗降場東側のレール起点周辺のごく一部にとどまっていた。今回は、駅舎全体と乗降場の一部及び両側線路敷を含む範囲に拡大し、その保存を図るとともに、より適切な名称へ変更するものである。



③平成 12 年（2000）3 月 27 日（追加指定・一部解除）

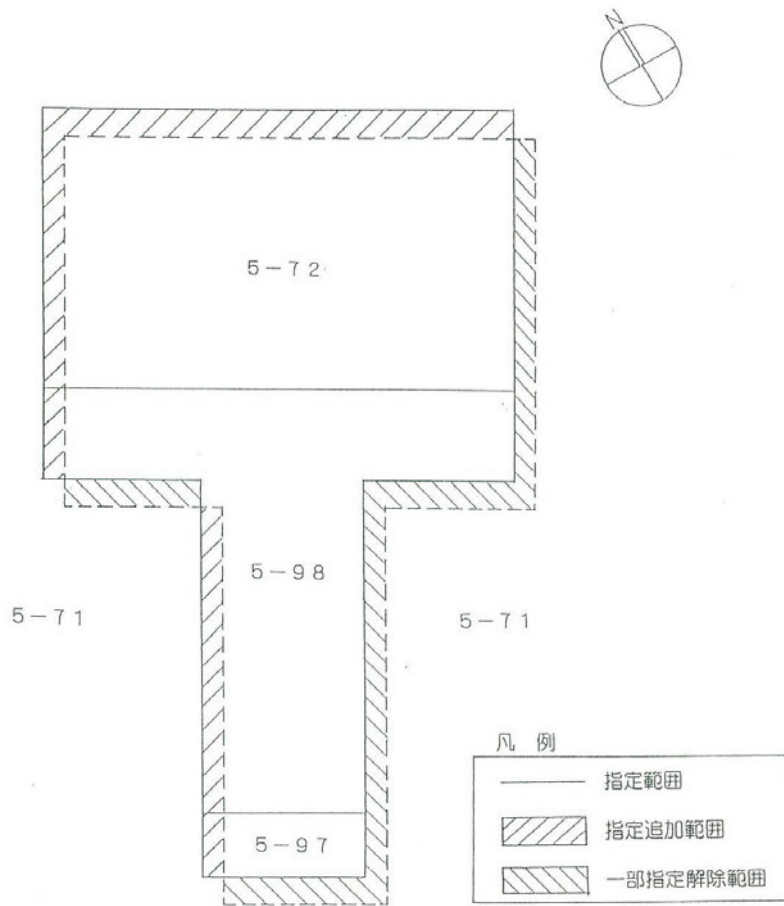
1 所在地及び地域 官報告示の写しのとおり

2（1）追加指定理由

ア 基準 特別史跡名勝天然記念物及び史跡名勝天然記念物指定基準（昭和 26 年文化財保護委員会告示第 2 号）史跡の部六による。

イ 説明 旧新橋停車場跡は、現新橋駅の東側の汐留地区にある。明治 5 年（1872）、我が国で初めて本格営業した鉄道の起点駅跡であり、汐留地区の再開発事業に伴う発掘調査により、開業以来の駅舎等の遺構が明らかになった。当該地の部は、昭和 40 年に「旧新橋横浜間鉄道創設起点跡」として史跡に指定されているが、今回は、平成 8 年の追加指定及び名称変更後に実施された測量調査によって史跡のより精密な位置が明らかになったため、史跡の追加指定及び部指定解除を実施するものである。

(2) 官報告示 平成 12 年 3 月 27 日付け
文部省告示第三十九号



3. 自然的環境

(1) 地形と潮位

①地形

本史跡が所在する港区の地形は、西側の台地・段丘と、東側の低地及び人工改変地形等で構成される。標高は最高地点が T.P.（東京湾平均海面）+34m、最低地点が T.P. +0.08m である。

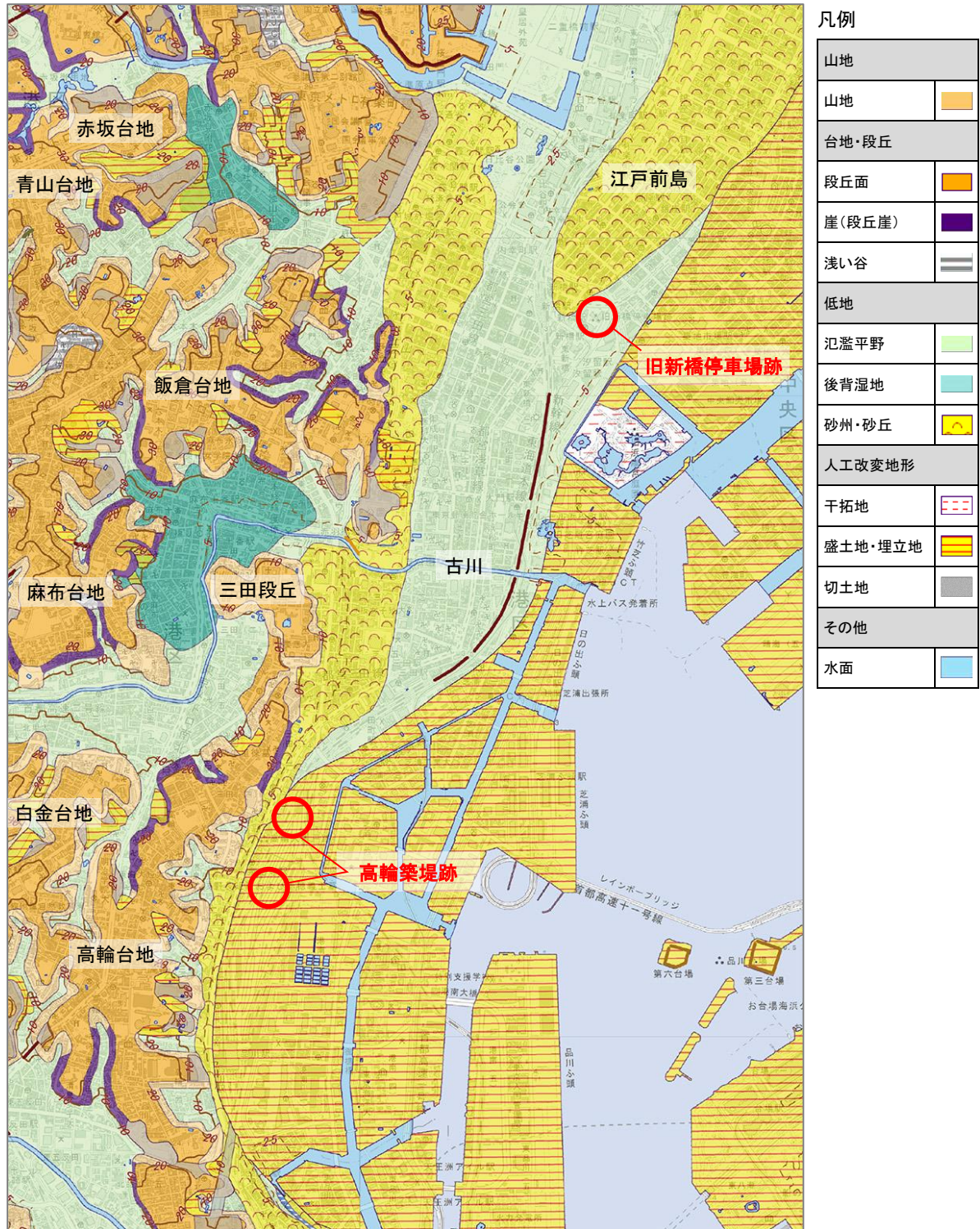


図 2-3-1 : 史跡指定地周辺の治水地形分類図
(文字及び記号を加筆)

台地・段丘は、標高 T.P. 30m以上の平坦面を有し、古川やその支沢によって刻まれ、いくつかの台地群を成している。台地群は北から赤坂台地、青山台地、飯倉台地、麻布台地、三田段丘、白金台地、高輪台地と呼ばれている。飯倉台地や高輪台地の東縁と低地の境の崖線は、縄文時代早期（約 6500 年前）の海面上昇で、台地の東部が波で侵食されたことによって形成された。

低地は、古川やその支沢が形成する氾濫平野や砂州・砂丘から成っている。これらは、上述した縄文時代早期の海面上昇で海中に沈んだ台地の崖線より東側の土地が、その後の海面低下で陸化し形成されていった。旧新橋停車場跡の史跡指定地周辺は、江戸時代初期に水はけの悪い低湿地が広がっており、ここを埋め立て、大名屋敷が造成された。江戸前島から高輪台地東麓に向かっては東海道が整備された。東海道沿いには人馬が往来する町人地が形成され、高輪では海岸に面した水はけの良い砂州・砂丘上で漁業や運送業が栄えた。高輪台地東麓の東海道は海岸線が迫る狭小な地形だった場所に整備されており、明治初期に鉄道を建設する際に、新たに線路を敷設するのに十分な土地が残っていなかったことが、海中に高輪築堤を建設した理由の一つとも考えられている。

人工改変地形の盛土地・埋立地は、低地の東側で東京湾に面して広がっており、これらは明治時代後期以降に造成された。その様子を地形図等から辿ると、明治 42 年（1909）の地形図では高輪築堤の北側の現在の芝浦 1 丁目や日の出埠頭付近が既に埋め立てられ、大正 5 年（1916）の地形図では高輪築堤が建設された海岸一帯が埋め立てられていたことがわかる。このことから、大正時代前期には高輪築堤周辺も陸地化され、築堤の姿は変わっていたと推測できる（図 2-3-2～2-3-9）。

②潮位

東京で平成 29 年（2017）～令和 3 年（2021）の 5 年間に観測された潮位の平均値は、大潮の満潮位が T.P. +91.8 c m、干潮位が T.P. -108 c m である。高輪築堤の高さは、史跡指定地付近の第 2 東西連絡道路の調査結果では天端がおおよそ T.P. + 3 m、盛土された堤中央部の下端が T.P. - 1 m となっており、干潮時の水位と築堤の下端の高さが同程度である。

気象庁の「日本沿岸の海面水位変化（1906～2022 年）」によると明治 39 年（1906）と令和 2 年（2022）で海面水位は 10～12 c m 程度上昇しているが、築堤が建設され鉄道が開業した明治時代も、大潮の干潮時には築堤の下端付近に海面があり、満潮時には築堤の高さの半分程度まで海面が上がっていたと想定される。

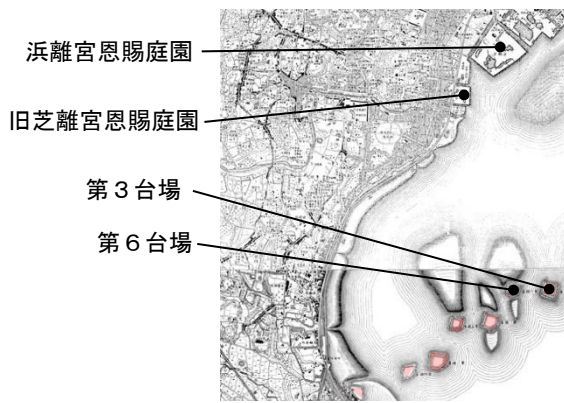


図 2-3-2:「二万迅速図・仮製図」
明治 24 年(1891)



図 2-3-3:「二万正式図」
明治 42 年(1909)

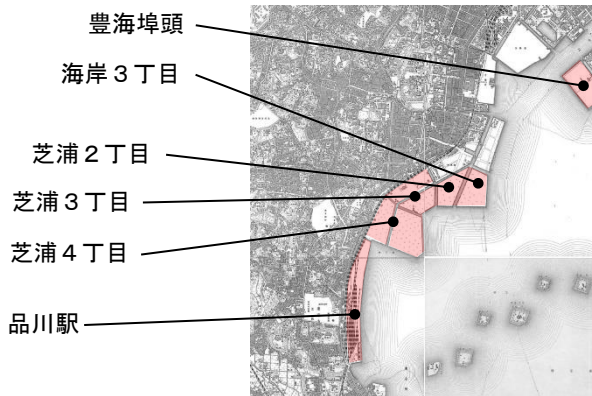


図 2-3-4:「旧一万地形図」
大正 5 年(1916)

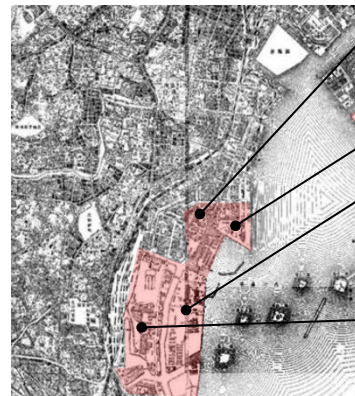


図 2-3-5:「二万五千地形図」
昭和 5 年(1930)

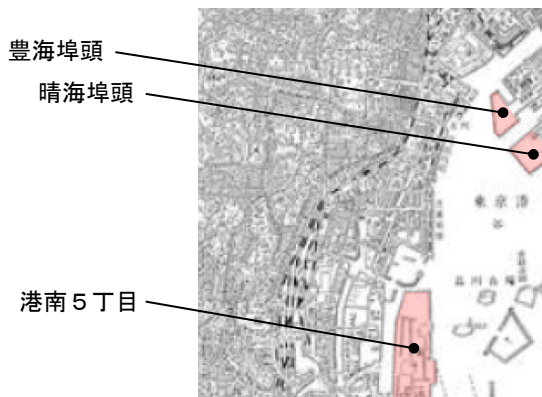


図 2-3-6:「集成図・記念図」
昭和 36 年(1961)



図 2-3-7:「二万五千地形図」
昭和 42 年(1967)



図 2-3-8:「二万五千地形図」
昭和 45 年(1970)

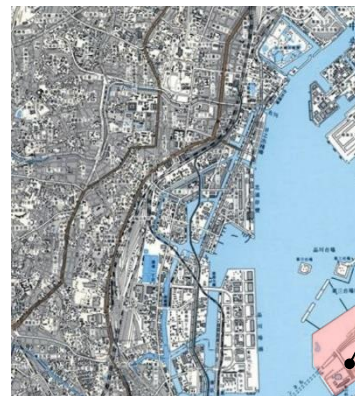


図 2-3-9:「二万五千地形図」
昭和 53 年(1978)

(文字、引き出し線、範囲の着色を加筆)

(2) 地質と地下水

①地質

港区の地層は、上総層群と呼ばれる砂岩・泥岩・凝灰岩からなる硬い地層の上に東京礫層が堆積し、大きく下位から順に砂層・シルト層・砂礫層からなる東京層が続く。台地では、東京層の上位が下末吉ローム層（渋谷粘土層）で、その上に武蔵野ローム層・立川ローム層があり、地形が改変されていない場合は沖積層の順で堆積している。

沖積層は、新しい未固結の堆積物のため土の圧密や締め固めが十分に進行しておらず、一般に軟弱な地層を形成している。この低地の軟弱地盤の上に新橋停車場は建設された。停車場の遺構が発見された汐留遺跡の発掘調査では、重量のある蒸気機関車や貨物車を回転させる転車台の沈下を防ぐために打ち込まれた大量の基礎杭や、下層の大名屋敷跡からは土が波に流されるのを防ぐ土留め工事の遺構など、近世、近代に施された海浜の軟弱地盤への対策の痕跡が確認されている。

高輪築堤跡の史跡指定地付近で実施したボーリング調査の結果、高輪築堤の盛土された堤中央部の下端の標高 T.P. -1m 付近には、東京層が分布していることが確認されている（図 2-3-10）。史跡指定地付近の東京層は粘性土層で粒径が小さいシルトを主に含むため、粘着力が強く硬質であることが確認されており、その硬質な粘土層を基盤層として築堤は築造されていたと考えられる。

②地下水

高輪築堤跡の史跡指定地近接地を含む品川開発プロジェクトエリアの 1 街区から 4 街区で実施したボーリング調査箇所地下水位は、最高 T.P. +2.36m、最低 T.P. +0.87m であり、築堤の半分程度の位置で変動していると考えられる。地下水位は、盛土、築石等の石材、杭等の木材などで構成される築堤の遺構の保存に影響し、その変動は季節だけでなく周辺の開発に伴い変化する可能性があるため、遺構の保存のために水位の変動を継続的に把握する必要がある。

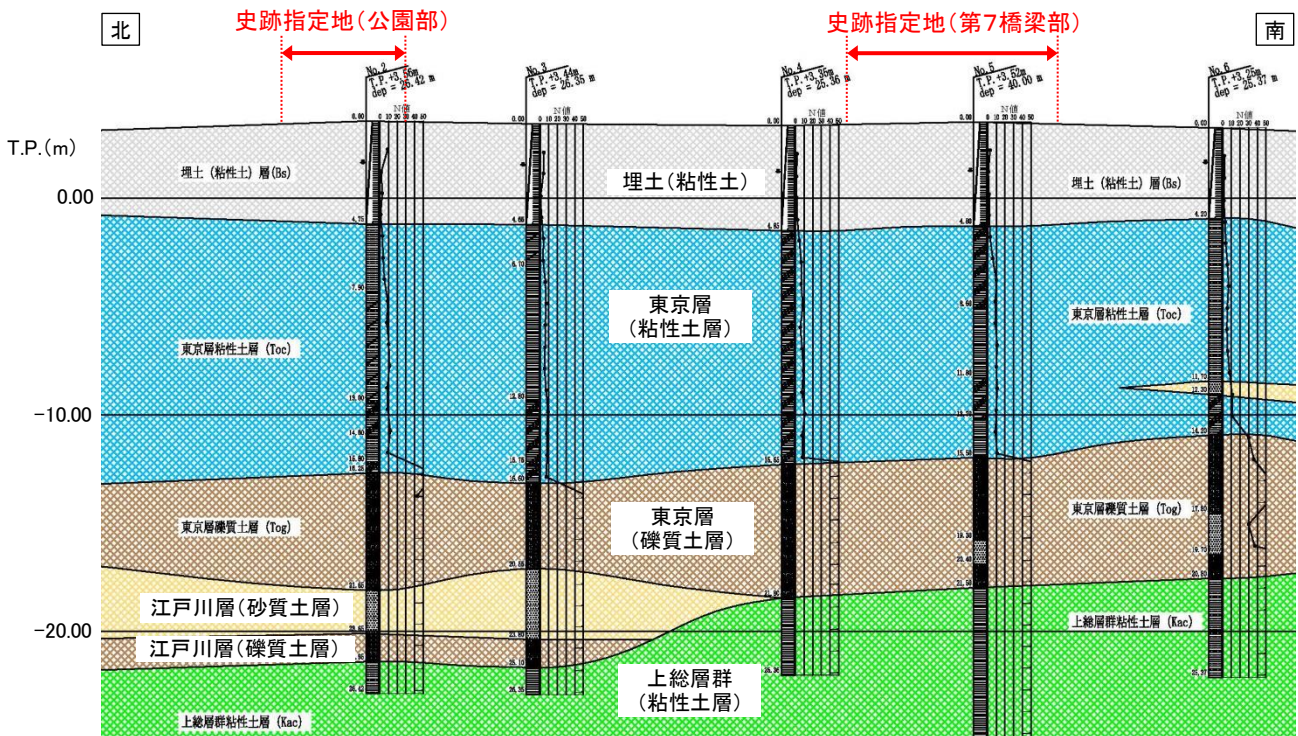


図 2-3-10 : 高輪築堤跡史跡指定地周辺の地層想定断面図

(品川車両基地跡地開発部地質調査資料より引用。指定範囲及び文字を加筆)

[参考文献]

- 遠藤毅 1972 「地下水位変動と地盤沈下」『日本地質学会学術大会講演要旨』日本地質学会
- 柏原宏紀 2022 「日本初の鉄道建設過程に関する一考察—高輪築堤を中心に」『神園』明治神宮国際神道文化研究所、第 28 号
- 東京都港区役所 1979 『新修港区史』
- 港区総務部総務課 2020 『図説 港区史』
- 港区総務部総務課 2020 『港区史 自然編』
- 港区総務部総務課 2021 『港区史 第 1 巻 通史編 原始・古代・中世』

4. 史跡の変遷

(1) 日本の鉄道の変遷

①官設鉄道・私設鉄道の開業

ア. 官設による日本の鉄道の開業

日本で最初に敷設、運転された鉄道は、嘉永7年(1854)に米国使節マシュー・ペリーが持ち込んだ模型の蒸気機関車であった。以後、佐賀藩や薩摩藩では、幕末期に蒸気機関車模型が作成された。

慶応4年(1868)、大木喬任と江藤新平ら佐賀藩論として「江戸・京都両都論」が副総裁岩倉具視宛てになされた中で、鉄道建設の献策が論じられている。この建議では、天皇が東西両京間を結ぶ鉄道によって東京と京都を容易に移動できるようにすべきだと主張されており、鉄道建設が全国支配を確立するにあたっての重要な施策に位置付けられていた。

明治2年(1869)3月、イギリス人御雇技師のブランソンは、鉄道建設に関して神奈川県外国判事官に上申書を提出した。上申書では、本来は全国での鉄道の敷設が望ましいが経費が多額であるため、国民に鉄道の効力を認識させるべく、東京・横浜間の短区間を見本とした建設が有益であることなどが述べられている。ブランソンの上申書の提出と同じ頃、イギリス公使H・S・パークスも外交官などを通じて明治政府に鉄道建設を強く進めていた。

明治2年(1869)11月に東京・横浜間の鉄道建設が明治政府によって正式に決定されると、わずか2年半後の明治5年(1872)5月に品川・横浜間が先行して開業した後、9月には新橋・横浜間での運行を開始した。これを皮切りに明治政府は富国強兵の国是に従って、中央集権の成果を目に見えるものとするため鉄道建設を進めた。

しかしながら、西南戦争等の国内の混乱による財政上の問題により、明治10年(1877)2月の京都・神戸間の開通を以って政府による鉄道建設は停滞し、その後、明治22年(1889)7月に新橋・神戸間の東海道が全通した。

イ. 私設鉄道の開業と鉄道の日本列島縦貫

政府主導による官設鉄道建設と並行して、民間資本による私設鉄道の建設も明治14年(1881)設立の日本鉄道会社による上野・青森間の建設等、北海道から九州までの各地域で進められた。その結果、明治24年(1891)の上野・青森間の全通によって、連絡航路を併用すれば、北海道の歌志内から九州の熊本までを接続する縦貫鉄道が整備された。このことは、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ったことを示し、日本経済近代化の基礎を築く上で重要な要素となった。

私設鉄道の開業距離は明治23年(1890)には政府所有の官設鉄道の開業距離を上回った。明治25年(1892)に鉄道敷設法が公布され、経済上又は軍事上必要な幹線として33路線の建設予定線が明確にされた。これによって、官私合わせた鉄道路線は、明治26年(1893)の約3,219kmから明治39年(1906)の約8,047kmに達した。また、私設鉄道会社も明治24年(1891)の12社から明治33年(1900)には41社にも増加している。

②国有鉄道への転換

官設鉄道、私設鉄道が混在した状況から、鉄道経営を政府が統一して行うことによる運搬力の増加や設備の整齊等を目指して、明治39年(1906)に鉄道国有法が公布された。これによって、全国鉄道の総延長の9割余を国有鉄道が占めることとなった。明治40年(1907)には国有鉄道を管理する鉄道作業局が帝国鉄道庁となり、その翌年には鉄道院として再編されている。

大正3年(1914)に勃発した第一次世界大戦によって日本経済は飛躍的な発展を遂げ、鉄道建設も進められた。同年には東京駅が開業し、新橋に代わる新たな東海道本線(呼称は明治42年(1909))の起点駅となった。大正8年(1919)には、明治の鉄道敷設法で定められていた建設予定線がほぼ完成し、国有鉄道の総路線は9,982km、地方鉄道は3,227kmに達した。拡大を続ける鉄道網とその業務量の増加に起因して、鉄道院が大正9年(1920)に鉄道省として再編されている。

その後、鉄道網の拡大は地方を中心に進められ、北海道縦貫鉄道や山陰本線の開通等を経て、国有鉄道の総路線は昭和11年(1935)時点で大正8年(1919)時の約2倍である17,422kmに達した。

戦後、戦時体制下での酷使により疲労し、さらには空襲等の直接的な被害を受けた鉄道の復興は、国内の資材投資不足が原因となり思うようには進まなかった。

③日本国有鉄道による経営

昭和24年(1949)、国有鉄道は官設官営から公共企業体として改組され、日本国有鉄道(国鉄)が発足した。

高度経済成長期を迎えた昭和30年代には、戦後の資材投資不足に起因して、鉄道輸送力は輸送需要の増大に対応できていなかったため、国鉄は昭和32年(1957)から老朽化した施設の交換と路線の電化を推進し、次いで昭和36年(1961)から主要幹線の複線化を実施した。東京オリンピック開催を控えた昭和39年(1964)には東海道新幹線が開業し、世界最速の鉄道による高速・大量輸送を可能とする高速鉄道網の発展が始まった。昭和40年(1965)には東海道新幹線に繋がる山陽新幹線の建設が始まり、昭和50年(1975)に東京・博多間1,069kmを結ぶ日本の大動脈が完成した後、昭和57年(1982)には東北新幹線と上越新幹線も開業した。

昭和30年代以降、東京や大阪、名古屋では、都市周辺部での人口が増加し、都心部への通勤・通学輸送需要が増大したことから地下鉄の建設が進んだ。東京では、昭和39年に羽田・浜松町間のモノレールも開業した。

④日本国有鉄道の民営化

昭和62年(1987)に日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法に基づいた国鉄改革が実施され、旅客部門は、北海道(JR北海道)、東日本(JR東日本)、東海(JR東海)、西日本(JR西日本)、四国(JR四国)及び九州(JR九州)の6地域で旅客鉄道株式会社を設立、貨物部門では日本貨物鉄道株式会社(JR貨物)が発足し、日本国有鉄道は分割民営化された。

民営化の1年後の昭和63年(1988)3月に青函トンネルが開通、同年4月には瀬戸大橋が開通し、それまで連絡船で結ばれていた北海道と四国が本州と鉄道で接続し、日本列島の主要4島のすべてが鉄道で結ばれることとなった。

国鉄時代に建設が始まった新幹線は、民営化後も平成4年(1992)の山形新幹線開業以降、令和4年(2022)の西九州新幹線開業までの間に東北、北陸、北海道、九州の各地方で開業しており、全国に高速鉄道網を広げつつある。また、従来の軌道上を車輪によって走行する鉄道と異なる超電導磁気浮上式鉄道の開発が進められており、リニア中央新幹線として令和9年(2027)の品川・名古屋間の開業を目指し、平成9年(1997)から実験車両による本格的な走行試験が開始されている。

(2) 新橋・横浜間鉄道の変遷

①新橋・横浜間鉄道建設の決定

幕末から明治維新期にかけて、多くの外国人が、わが国に鉄道を建設することを構想した。外国人から提案された鉄道構想は、多くの鉄道権益を外国勢力が手にする内容となっていた。中でも、アメリカ公使館書記官A・L・C・ポートマンの申請に対して、幕府老中・外国事務総裁の小笠原長行の名で出された江戸・横浜間の鉄道建設免許書とそれに付属した規則書では、かなり明確に鉄道導入の条件が定められており、ポートマンは維新後の新政府にもこの建設免許を追認するよう求めた。

政府は、アメリカ側との交渉でポートマンの要求を拒否したが、この交渉の過程において日本独自で鉄道を建設する方針を固めた。この判断には、国内の鉄道建設を外国勢力に委ねない「自国管轄方式」での実現が可能であるというイギリス公使H・S・パークスの進言が大きく影響していた。鉄道権益を外国勢力に握られてしまうと植民地化の道をたどる可能性もあり、この「自国管轄方式」での鉄道建設の採用はわが国の歴史にとっても重要な判断であった。

明治2年(1869)11月5日、大納言岩倉具視や外務卿沢宣嘉ら政府首脳は、鉄道建設に主導的な役割を果たした民部兼大蔵大輔大隈重信と大蔵少輔伊藤博文らと共にパークスと会談した。席上、政府はパークスに東京・京都間の鉄道建設の方針を決定したことを明らかにし、具体的事項をイギリス人技術者に依頼したいと伝えた。これに対しパークスは、改めて「自国管轄方式」の重要性を説いたうえで、鉄道が国家統一のために果たす政治的意義を述べて、賛意を示した。

この日の会談を通じて政府は鉄道建設の意向を固め、同月10日の廟議(朝廷の評議)でわが国に鉄道を建設することが正式に決定された。ただし、東京・京都間を結ぶ鉄道を幹線とし、東京・横浜間その他を支線として建設することが決まったが、幹線の経路を中山道にするか東海道にするかは未決定であった。幹線の経路は容易に決定することができなかつたので、支線であった首都東京と開港場横浜を結ぶ鉄道がまず建設されることになった。

②新橋・横浜間鉄道の建設

明治政府の鉄道導入政策に対して、政府内の兵部省などは、巨額の資金を要する鉄道建設よりも先に軍備の充実を図るべきであると主張した。民間にも、排外思想の影響を受けたものや、新政府に不満を持つ不平士族、鉄道の生業への影響を懸念する庶民など様々な観点から鉄道建設に反対する人々がいた。兵部省は、鉄道利用の効用は認めていたが、築地近傍の浜離宮を海軍振興策の中心とすることを計画していたため、新橋駐車場の位置が決定されると鉄道建設に反対した。また、東海道よりも東京西方から東北へ向かう路線が有用性であるとも述べている。結果としては兵部省が譲歩し、新橋停車場となる敷地は民部省に引き渡された。

明治3年(1870)3月17日、政府は東京府及び品川・神奈川の2県に対し、鉄道建設のため東京・神奈川間の測量をお雇い外国人同伴で実施すると通達した。そして、東京府は同年3月23日に、翌24日から民部省職員とお雇い外国人が柴井町(現在の新橋5・6及び東新橋2丁目の一部)から芝車町(現在の高輪2丁目の一部)までの海岸通りの測量を行う旨の布達を出している。測量作業は昼夜兼行で続けられ、同年6月中に東京・神奈川間のほぼ全線の測量を完了した。

測量の結果、経路は、汐留を起点として新銭座・芝金杉を通り、元大村藩邸から元薩摩藩邸を経て八ツ山下までは海中に築堤することとし、そのあと八ツ山・御殿山を切り取り大井・大森・蒲田を経て六郷川に橋梁を架設し、生麦・子安を通過して神奈川台を切り取りによって抜け、青木町から石

崎まで海中に築堤し、野毛山下に達するものとなった。

工事は明治3年6月より開始され、その設計及び監督は、お雇い外国人の建築師長エドモンド・モレルが務めた。明治4年(1871)のモレル死去後は建築副役チャールス・シェパードが務め、同じくJ・A・デューイングがこれを助けた。前述のパークスとの会談にあったように、政府は鉄道建設を主としてイギリス人技術者に依頼したので、この3名はすべてイギリス人であった。結局、建設だけでなく、運輸など鉄道業務全般にわたりイギリス人の指導を受けることになったので、明治3年から明治5年(1872)にかけて鉄道建設のために雇い入れた外国人114人中イギリス人が107人占めており、鉄道関係のお雇い外国人の大多数はイギリス人であった。

明治3年の新橋・横浜間鉄道の建設当時、施工業者としての請負会社はまだなかった。そのため、明治以前の慣例にならい、建設工事は鳶頭や大工の棟梁といったものに出来高払いで請け負わす切投げの方法がとられ、土木工事は土地の大商人や顔役といった者に作業員を供出させて鉄道職員が監督して施工する直営の方式がとられた。新橋・横浜間のうち、新橋・品川間を杉井定吉、品川・六郷川間を平田吉平、六郷川・横浜間を高島嘉右衛門がそれぞれ請け負った。このうち、高輪築堤や神奈川築堤のような特殊な土木工事は、府県を通じて一般に告示し、入札の方法をとった。

新橋・横浜間約18マイル(約29km)の工事は、明治3年3月25日に新橋から着手され、明治5年9月29日の芝浦・田町間の築堤を最後に全線が完成した。

③新橋・横浜間鉄道の開通

遅れていた築堤部分の完成に先立って、すでに明治5年(1872)5月7日に品川・横浜間の鉄道が仮開業し、2往復の列車が運転された。翌8日には運転列車は6往復に増加し、6月5日には川崎・神奈川の停車場が設置された。7月8日からは運転列車が8往復となり、旅客人員も5月中に1週間でほぼ4,000人程度であったのが、6月に入ると1週間で1万人を超え、7月には1週間で1万5,000人に達した。

明治5年9月12日(新暦10月14日)、新橋・横浜間の鉄道が正式開業し、明治天皇や政府高官、外国公使らが出席して開業式が挙行された。開業式に多くの人々が集まり賑わう様子は浮世絵にも描かれている(図2-4-1)。明治天皇は新橋・横浜間を列車で往復し、横浜・新橋両停車場で開業の勅語を発した。旅客営業は開業式翌日の9月13日から開始され、1日9往復の旅客列車が運転された。なお、旅客営業開始に合わせ、この9月13日に鶴見停車場が開業している。



図2-4-1:「東京汐留鉄道御開業祭礼図」歌川広重(三代)明治5年(1872)(港区立郷土歴史館蔵)

④新橋・横浜間鉄道開通後の変遷

東京と京都を結ぶ鉄道建設は、既に明治2年(1869)に定められていたが、東海道経由か中山道経由かは定められていなかった。東京・高崎間の鉄道は、明治14年(1881)に設立された民営の日本鉄道により明治15年(1882)に着工している。その後、日本鉄道により、明治18年(1884)に品川・赤羽間の品川線が開通し、官設鉄道の新橋・品川間との連絡が完成した。この品川線の接続にあわせて、品川停車場はプラットホームを増設して開業時の駅舎をやや北側に移動している。

中山道経由で進められていた鉄道建設は、山間地帯工事の延滞などによって明治19年(1886)に改めて東海道経由に変更されるに至り、明治22年(1889)には新橋・神戸間の東海道本線が全通した。

一方、東京では、明治32年(1899)までに芝車町から高輪南町までの線路西側が埋め立てられ、それに伴い、日本鉄道品川線の列車を品川駅から新橋駅に乗り入れさせるために線路を増設し、新橋・品川間の3線化が行われた。また、品川線の乗り入れにあわせて明治34年(1901)には品川駅舎が現在地に移動している。明治42年(1909)には上野・田端・池袋・新宿・品川・烏森(現在の新橋)間の運転が開始され、現在の山手線の原形となった。

明治30年(1897)には、それまで市街地で鉄道が通じていなかった上野・新橋駅間の鉄道建設が計画され、烏森駅(現在の新橋駅)から浜松町駅を経由する鉄道が明治42年(1909)に開設された。また、同年には、田町・品川駅間の4線化と、品川操車場建設のための埋め立てが開始され、大正10年(1921)に操車場が完成し、この頃までには、高輪築堤の周辺のほとんどが埋め立てられた。

なお、大正3年(1914)には東京駅が建設され、都心環状線が完成するとともに、上野駅を経て東北・信越方面、万世橋駅を経て甲州方面につながる、全国の鉄道の中央駅となった。

⑤鉄道建設に用いられた技術

前述のように、政府は鉄道建設を主としてイギリス人技術者に依頼したが、技術者以外に、建設の資金もイギリスで外債を募集して調達し、建設や保守に必要な資材、機械、車両などほとんどをイギリスから輸入した。新橋・横浜間に敷設された双頭レールも、当時イギリスで一般に用いられていたものであった。運転・信号などの方式もイギリスの方式が取り入れられた。必要な資材のうち、国内でまかなうことができたのは、築堤基礎・波除杭・橋梁基礎・橋桁・駅舎・枕木などさまざまに利用された木材、石材や砂利、そして土砂ぐらいであった。

築堤を構築する石材は、主に神奈川県根府川・真鶴・米神などの石切り場や静岡県伊豆山神社境内・伊豆佐倉山などから切り出され、建設線の荷揚場まで舟運されていたが、費用や供給量の不足から、品川台場の石垣や高輪海岸の石垣などを取り崩して用いたりもした。また、橋梁部の石垣には合わせ目に西洋漆喰を入れて強固にする手法が用いられている。

『横須賀造船史』(横須賀鎮守府1893)には明治3年(1870)10月7日に「横浜鉄道掛は神奈川湾の鉄道埋立竣工したるを以て曩に製鉄所より借用したる浚泥船を返却せり」とあり、横浜方面の鉄道建設で埋め立てに浚泥船が使われたことに関する記述がある。この浚泥船は幕末に横須賀製鉄所の建設にあたって輸入されたものである。浚泥船は、慶應4年(1868)に石川島(現在の中央区の佃島付近)近辺の水底をさらって大船の出入の便をよくするため造られた川浚船にオランダで購入した蒸気機関を据付けたものが日本で初めてといわれており、鉄道の建設は、幕末から明治にかけて西洋から導入された当時の日本国内における最先端の技術が取り入れられて実施されたことがわかる。

新橋・横浜間の鉄道建設は、全てエドモンド・モレルをはじめとするお雇い外国人技術者の指導・監督によって行われた。この工事が進む中でモレルは、後の初代内閣総理大臣となる伊藤博文の諮問に答える形で、日本人技術者を養成するための機関の設立を提案している。この提言に基づいて明治6年

(1873) に工学校が開校した。工学校は明治 10 年 (1877) の工学寮の廃止に伴い工部大学校と改称された。そこでは土木・機械・造家 (建築)・電信・化学・冶金・鉱山・造船の八つの専門科を擁し、鉄道建設については土木科で学ぶことができた。同様の機関として、明治 10 年には、イギリス留学を経て鉄道技術者となった鉄道局長の井上勝が中心となって、鉄道工技生養成所を開設している。教壇には、井上と同じ長州藩士で、吉田松陰に学び、オランダで土木工学を修めた飯田俊徳が、お雇い外国人のトーマス・シャービントンと共に立った。井上も時々教壇に立った。この養成所は、工部大学校が卒業生を多く輩出したことにより必要性がなくなったために、創設から 5 年後の明治 15 年 (1882) に閉鎖されている。こうして日本の技術者が次第に育ち、高給であったお雇い外国人は新規雇用が少なくなり、明治 6 年の 57 人をピークに減少し、明治 20 年 (1887) にはわずか 14 人となった。

お雇い外国人や海外留学経験者によって日本人鉄道技術者を養成する機関が形成されることで、明治 10 年 (1877) 頃から技術の基礎教育が本格化し、多くの技術者が養成されて、産業技術の向上が進んだ。この結果として、鉄道の建設技術を始めとする技術の規格化が図られるようになった。明治 26 年 (1893) の「土工定規」や明治 31 年 (1898) の「建築定規」がその例であり、鉄道建設もこの規格に則って行われるようになった。

鉄道庁による「土工定規」には、築堤と橋台の基準が示されている。築堤は、1 割 5 分勾配 (約 33°) とし、高さ 15 フィート (約 4.54m) の場合には施工基面 (上端) 幅 15 フィート上に砂利 (バラスト) を敷き、線路 3.6 フィート (約 1.09m) を施工するよう図に示されている (図 2-4-2)。また、湿地側の基底部には「側渠」を掘ることが示されている。

このように、明治 5 年 (1872) の鉄道建設以来の技術的蓄積によって、明治中期には築堤や橋台の基準が設けられることとなった。今回発見された高輪築堤跡は、「土工定規」掲載図との共通性が見出され、現代につながる鉄道建設の基礎となったことが窺える。

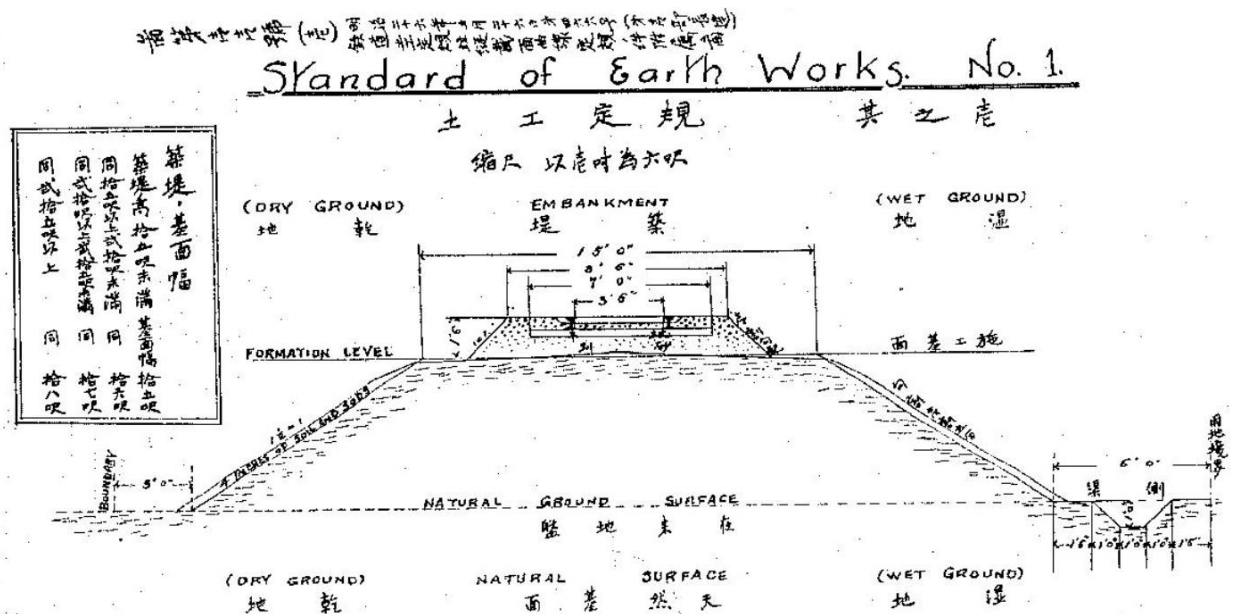


図 2-4-2 : 「土工定規」の築堤の施工基準 (鉄道作業局工務部 1901 『規程類聚附録』より引用)

⑥ 鉄道建設が象徴する文明開化

明治5年（1872）に開業した新橋・横浜間鉄道は、文明開化の象徴として錦絵の画題によく取り上げられており、起点駅である新橋停車場や海上に築かれた高輪築堤を描いたものも多い（図2-4-3、図2-4-4）。

歌川広重や歌川国政、歌川国輝作の錦絵などには、開業式の様子や乗車、見物する人々でにぎわう新橋停車場の様子、海上に築かれた高輪築堤の堤上や橋梁を通行する機関車が描かれており、鉄道建設が明治日本の文明開化を象徴する画期的な出来事であったことがよく窺える。また、錦絵に描かれている駅舎やホーム、築堤、通船口、船だまり、係留されている舟、東海道などから、鉄道開業当時の新橋停車場や高輪海岸の様子をうかがい知ることができる。



図2-4-3：「御発車新橋駅」歌川広重（三代）明治10年（1877）
（港区立郷土歴史館蔵）

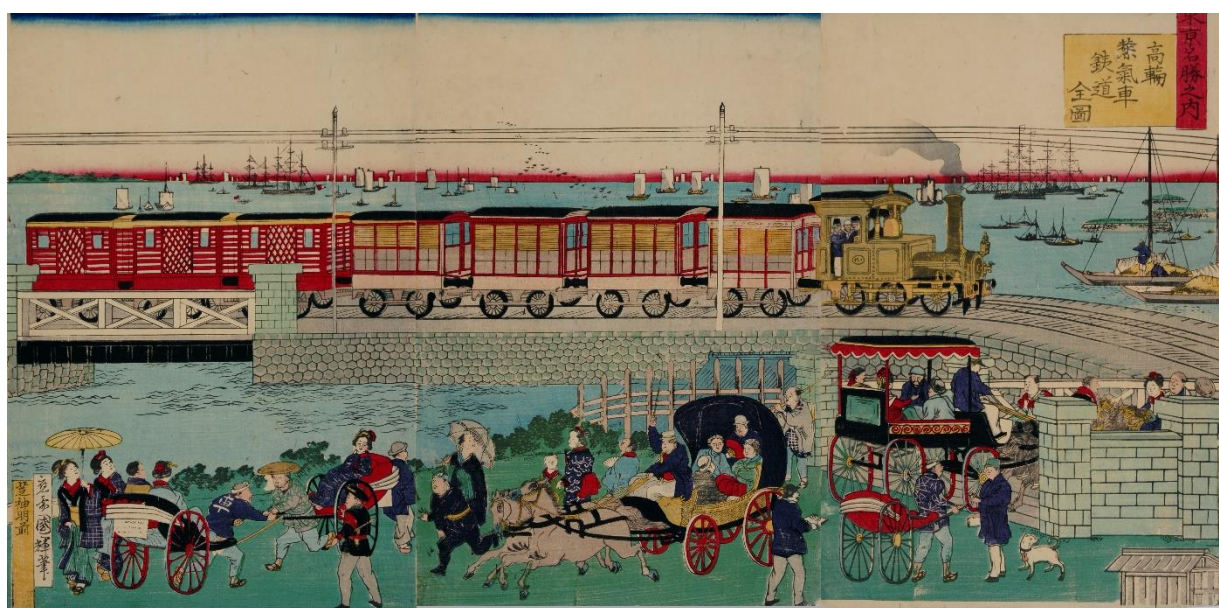


図2-4-4：「東京名勝之内 高輪蒸気車鉄道全図」歌川国輝（二代）明治5年（1872）
（港区立郷土歴史館蔵）

(3) 新橋停車場の変遷

①新橋停車場の建設

明治2年(1869)の廟議で鉄道建設が正式に決定し、東京・京都間を結ぶ鉄道の支線として首都東京と開港場横浜を結ぶ鉄道がまず建設されることになった。新橋が東京の玄関口として選ばれた理由については明確にされていないが、築地の外国人居留地に近いこと、この地が都心の外郭部に当たり用地取得が容易なこと、同様にこの地の今後の発展が望めること、水利の便が良いこと等が考えられる。

新橋停車場は、龍野藩脇坂家上屋敷、仙台藩伊達家上屋敷、会津藩松平家中屋敷といった広大な旧大名屋敷跡を活用して建設された。これらの屋敷は、停車場建設のため明治3年(1870)4月に民部省(後の工部省鉄道掛)御用地として引揚げられた。



図 2-4-5 : 「増補改正芝口南西久保愛宕下之図」嘉永3年(1850)

(東京都立図書館デジタルアーカイブより引用。文字及び引き出し線を加筆)

新橋停車場の駅舎は、明治4年(1871)3月21日に着工され、明治5年(1872)6月30日に乗降場(ホーム)と共に完成した。鉄道開業時の技術や資材、運営方法などのほとんどがイギリス由来であったが、駅舎の設計はアメリカ人建築家のブリュッセンが実施した。横浜停車場駅舎と同一の設計で、木骨石張りの2階建の建物2棟を中央に設けられた木造平屋建て建物で繋ぐ構造であった。中央の平屋部分を広間とし、両側建物の1階には待合室・湯呑所・駅長詰所等を設け、2階は事務室として使用した。乗降場は長さ151.5m、幅9.1m、高さ1.2mであった。このほか、新橋停車場内には機関車庫・転車台・石炭庫・客車庫・荷物庫・官舎などの施設が設置された。

すでに明治5年5月7日には同年2月までに線路敷設を終えていた品川・横浜間が仮開業していたが、同年7月25日に新橋・品川の線路敷設が完了し、同年9月12日(新暦10月14日)に新橋・横浜間の鉄道が正式に開業した。

②新橋停車場建設後の変遷

ア. 東海道全線開通までの新橋停車場

明治5年(1872)開業後の新橋停車場構内の変化を見ると、明治14年(1881)の構内図(図2-4-6)にはまだそれほど多くの施設が描かれているわけではないが、それでも開業時から比べると石炭庫や客車庫が増設され鍛冶場、塗師場、機械場等が新設されている。これが明治30年(1897)の構内図(図2-4-7)になると、わずかに空き地はあるものの構内全域に亘って線路及び関連工場が設置されていることがわかる。施設の機能もそれぞれ整然と分化し、一貫したシステムのもとで車両の組立・改造・修繕等がおこなわれていたことが窺える。明治15年(1882)3月に従来の各作業場を工場に改めた新橋工場では、機関車・橋梁上部の組立、客貨車の車体の製作、車両の改造・修繕、その他信号機・転車台・金具部品・保線用具の製造もおこなわれ、明治20年代に入り新橋工場における作業量は飛躍的に増大した。

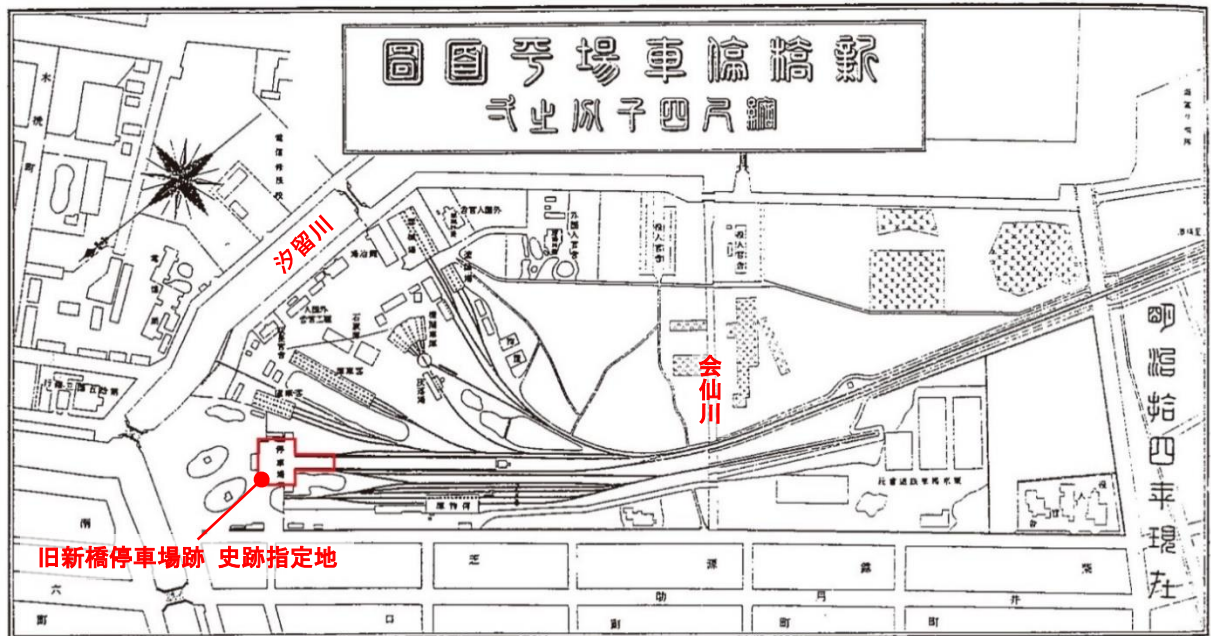


図2-4-6：新橋停車場平面図 明治拾四年現在 縮尺千分之貳（『日本鉄道史』所収）に赤字を加筆

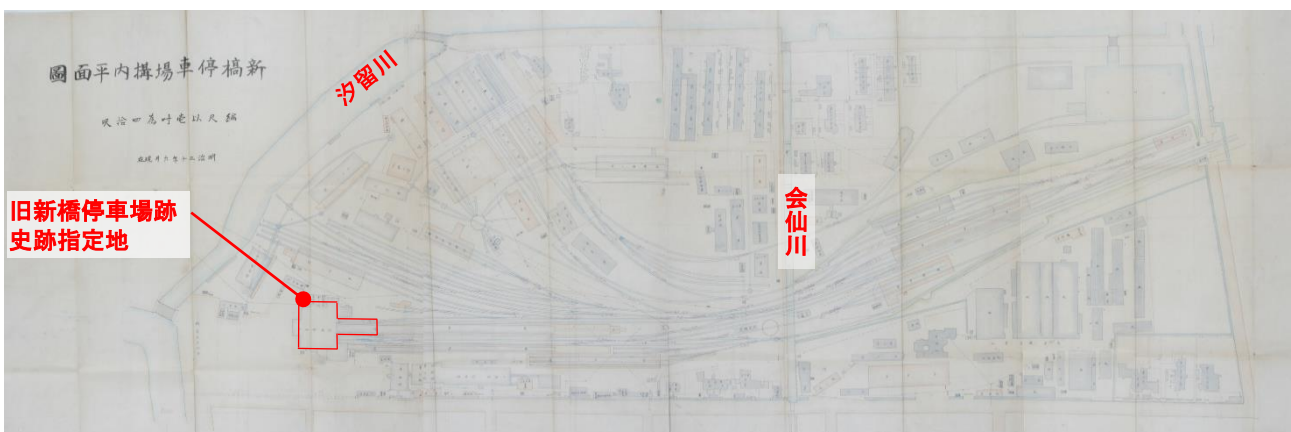


図2-4-7：新橋停車場構内平面図 明治三十年 縮尺以壹吋為四十呎（鉄道博物館蔵）に赤字を加筆

明治 22 年 (1889) の東海道本線の全面開通に伴って、新橋停車場では旅客関係の施設に大きな変化が生じたと考えられる。明治 30 年 (1897) の構内図によると、構内東辺の汐留川に沿って存在していた道路との境界が取り外されており、これによって汐留川からの水運と鉄道との連絡がスムーズに行われるようになった。

明治 32 年 (1899) 12 月に日本鉄道品川線が品川駅から延伸し、新橋停車場への乗り入れのための 3 線化が実施された。明治 30 年代には新橋停車場のプラットホームが増設され、旅客数が大幅に増えたものと考えられる。これによって、会仙川以南に多くの車両関係施設が設けられ、工場部門や事務所施設も増えていることが確認できる。

イ. 烏森停車場（現在の新橋駅）開業に伴う新橋停車場

明治 23 年 (1890) に決定した東京市区改正設計によって、新銭座（現在の東新橋・浜松町付近）と永楽町（現在の大手町付近）を結ぶ高架鉄道（新永間市街線）が中央停車場（停車場新築落成時に東京駅と命名）と共に計画された。この計画は、新橋・上野間の市街縦貫鉄道を建設し、東海道本線と東北本線を直結するとともに、その中間に中央停車場を設置するものであった。

この市街線高架橋の建設は、明治 33 年 (1900) に始まり、明治 42 年 (1909) に浜松町・烏森（現在の新橋）間が開業、続いて明治 43 年 (1910) 6 月に烏森・有楽町間、さらに同年 9 月に有楽町・呉服橋仮間が開業し、中央停車場を残して一応の完成を見た。これにより、烏森停車場から南下する路線は、新橋停車場南端で旧来の路線に繋がり、品川停車場に至る路線となり、その結果この路線は明治 43 年に複々線となった（図 2-4-8）。

明治 44 年 (1911) の「新橋停車場構内平面図」によると、明治 42 年に竣工した市街線高架橋が確認できるとともに、南西側にあった東京馬車鉄道用地の跡地に多くの職員官舎が建ち並んでいることがわかる。また、明治 30 年代まで空白のみられた会仙川以南の区域に多くの施設がみられる。このように、明治 30 年代から 40 年代にかけての明治後半期は、鉄道関係工場施設の拡充が著しかった時期であり、その作業も多種に及ぶものとなっていた。

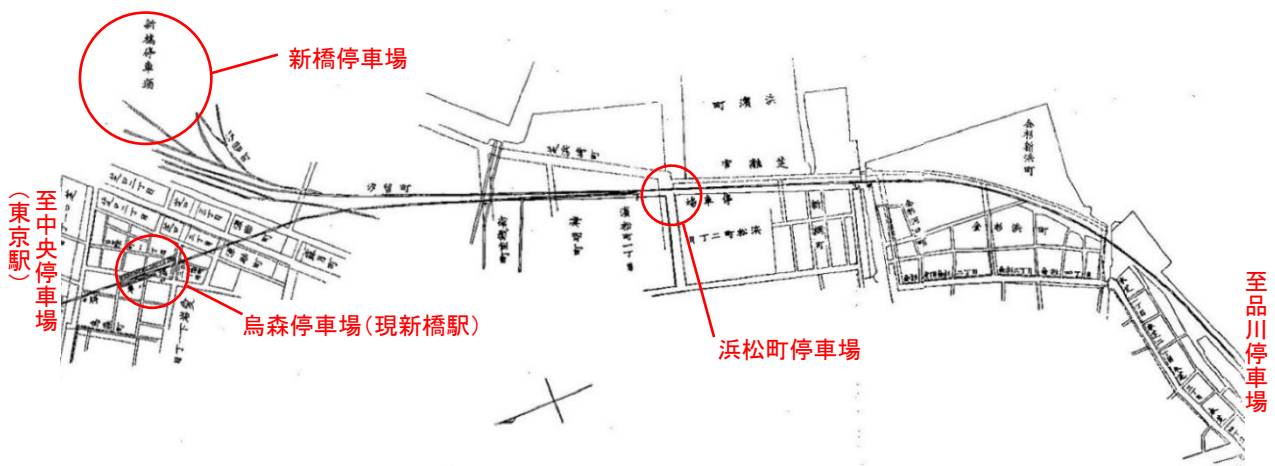


図 2-4-8 : 明治 30 年 (1897) 改革の新永間鉄道路線図

(『市区改正委員会議事録 9 巻』より引用。赤字を加筆)

ウ. 貨物駅への転換と汐留駅への改称

大正 2 年 (1913) の構内図 (図 2-4-9) を見ると、既に構内全域に亘ってわずかな隙間もなく関連施設が林立しているのがわかる。明治時代全般を通して建設・増設・改築を繰り返してきた新橋停車場構内の施設群は、この時点でほぼ飽和状態に達したと思われる。



図 2-4-9：新橋停車場平面図 大正四年現在 縮尺四千分之三（『日本鉄道史』所収）に赤字を加筆

大正 3 年（1914）の東京駅の開業により新橋停車場は旅客を扱わない貨物専用駅となり、汐留駅と名称を変えた。東京駅は、乗降場や機関庫に加え、地上 3 階建、一部地階で外壁に化粧煉瓦を用いた本屋には皇室用の諸室を配し、首都の中央停車場としての機能と外観を備えていた。一方、貨物駅となった汐留駅は、東京の物資輸送の拠点、貨物ターミナルとして使用されることとなり、明治 5 年（1872）の開業以降担ってきた東京の玄関口としての役割を終えた。さらに、新橋停車場の時代に拡充されてきた鉄道関係の工場施設（新橋工場）についても、大正 4 年（1915）に新設された大井工場にその機能が移管された。

大正 12 年（1923）9 月 1 日の関東大震災により汐留駅は被災し、開業当初から使用されてきた駅舎も焼失している。その後、昭和 9 年（1934）の大改築工事で鉄筋コンクリート 2 階建の新しい駅舎が建てられ、引き続き戦中・戦後と日本全国の様々な物資を集積・輸送し続けたが、国鉄の分割民営化にともない昭和 61 年（1986）に廃止されることとなった。閉鎖後、駅は解体・撤収され、その後一部が住宅展示場やイベント会場などに使われた。

戦後は、我が国初の鉄道の起点駅であった新橋停車場跡地の歴史的な記念物としての評価が進んだ。鉄道建設時の測量起点（第一杭）が打ち込まれた場所に昭和 9 年（1934）に建てられた「0 哩標識」は、昭和 33 年（1958）に日本国有鉄道の鉄道記念物に指定された（図 2-4-10）。鉄道記念物は、日本国有鉄道が昭和 33 年（1958）に「日本の鉄道に関する歴史的文化的に重要な事物等を指定して保存、継承する」ために制定した制度である。また、昭和 40 年（1965）には「我が国交通史上画期的な鉄道創設を記念すべき遺構の他にない現在、貴重なもの」として、汐留駅構内の一部が「旧新橋横浜間鉄道創設起点跡」の名称で国の史跡に指定されている。



図 2-4-10：現在の「0 哩標識」

エ. 発掘調査と駅舎の再現

平成に入ると、広大な空き地となっていた汐留駅の跡地を再開発する計画がもちあがり、平成2年（1990）2月に港区教育委員会が試掘調査を行った。その結果、江戸時代の大名屋敷（龍野藩邸、仙台藩邸、会津藩邸など）の遺構が残っていると同時に、日本における鉄道発祥の地である旧新橋停車場のプラットホームの基礎石垣の一部が壊されずに残っていることもわかった。東京都教育委員会では、旧江戸城下町の範囲の埋蔵文化財については近世のものまでを調査の対象とし、近代以降のものについては「地域の歴史理解のうえできわめて重要と考えられるものは対象とする」との基準を設けていた。協議の結果、汐留遺跡は「江戸遺跡」として調査するが、近代以降の鉄道関連施設についても、日本最初の鉄道施設ということもあり、東京の歴史にとって重要度が高いことから調査対象とすることが決まった。こうして平成3年（1991）6月から東京都教育委員会が本格的に調査を開始し、翌年4月から財団法人東京都埋蔵文化財センター（現在は公益財団法人）も本調査に加わり、それ以降10年間をかけて発掘調査が行われた。

この発掘調査により、開業以来の駅舎・乗降場・外国人職官舎・転車台等、多数の遺構が検出され、新橋停車場構内の様相が明らかになったことから、平成8年（1996）に史跡の追加指定及び名称変更が行われた。さらに、その後の測量調査によって史跡のより精密な位置が明らかになったため、平成12年（2000）に追加指定及び一部指定解除が行われている。

発掘調査で検出した遺構の大部分は記録保存後に解体されているが、史跡指定範囲内の駅舎部分とプラットホームの一部は、現地に基礎等が保存されている。そして、当時と同じ場所に開業当初の駅舎の外観やプラットホームの石積の一部が再現され、平成15年（2003）から「旧新橋停車場」として活用し、建物内の一部は展示室として使用されている。



図 2-4-11：駅舎外観が再現された新橋停車場

(4) 高輪築堤の変遷

①高輪築堤建設までの経緯と経過

ア. 元大村藩邸から八ツ山下までの築堤建設の決定

明治2年(1869)に鉄道建設が正式に決定した後、明治3年(1870)3月から始めた測量により、元大村藩邸(現在の芝浦1丁目8・9番地及び芝4丁目18番地付近)から元薩摩藩邸(現在の田町駅付近)を経て八ツ山下までは、海中に築堤して線路を敷くことになったが、のちに日本の鉄道行政を推進することになる井上勝は「高輪埋立地の如きは、陸軍に於てさへ此付近陸地の測量を肯んぜざりしを以て遂に隈氏の英断を以て海面を埋築し、線路を通過せしめしものなり」と後年述べており(大隈重信1907『開国五十年史 上巻』)、高輪付近の土地を陸軍に測量させてもらえなかったため、大隈重信の決断で築堤を建設することになったと回顧している。

築堤を建設することになった理由については、陸軍(兵部省)の反対が高輪築堤建設決定後のことであることから、東海道との位置関係によりあらかじめ決まっていたということも考えられている。柏原宏紀は、鉄道の起点駅を建てることとなった民部省用地が東海道より海側にあったため、線路を東海道と海の間敷設していくと東海道が海に面していた高輪付近では沿岸部に線路を敷設できる広さの土地がなくなることから、海の中に線路を通したのではないかと推測している(柏原宏紀2022「日本初の鉄道建設過程に関する一考察—高輪築堤を中心に」『神園』第28号)。そのほか、東京都公文書館所蔵の『明治三年 鉄道一件』(明治3年(1870)の鉄道建設に関して東京府邸宅掛が土地の収用などに関わる書類をまとめた3冊の簿冊)によって、芝田町から品川停車場に至る工事経過の概要を辿ると、明治3年3月から始まる鉄道線路測量から2ヶ月ほどたった5月中旬から末にかけて、民部省は芝田町(現在の港区芝5丁目・三田3丁目)の鹿児島藩邸ほか6か所の藩邸などの鉄道線路の収用に向けた調整を行っていることから、高輪大木戸以北の路線は当初、陸地側に計画していたとも考えられており(松山恵2022「明治初年東京における武家地処分と鉄道敷設事業」『駿台史学』駿台史学会、第176号)、高輪築堤の遺構の発見や発掘調査開始以降、築堤建設の理由をめぐる研究が進んでいる。

イ. 高輪築堤建設に伴う土地収用と補償

新橋・品川間の線路には大名藩邸を通過するとともに、芝新網町(現在の港区浜松町2丁目)や芝金杉浜町(現在の港区芝4～5丁目)といった江戸時代以来の町人地を通過することとなった。東京都公文書館所蔵の『明治四年 鉄道一件』には、東京府によって線路敷きとなり影響を受ける町人地の測量を行い、立退料などを支払ったことが記されている。

本芝町の海岸に鉄道を敷設すると通船できなくなるとして、周辺住民達は鹿児島藩(田町)邸にある在来汐入口(通船口)の利用を希望したが、受け入れられなかった。東京府と工部省は、その対応策として芝入間川の河口付近の水はけを良くするための拡幅工事を行った。それに伴い東京府は河川拡幅や線路敷設に影響を及ぼす芝橋端の芝金杉浜町や本芝1丁目(現在の港区芝4丁目)の建物調査を行い、影響を受ける所有者には立退料の支払いや代替地確保といった補償が行われた。(『明治四年 鉄道一件』2～4巻)。

高輪大木戸以南の高輪海岸沿いの芝車町及び高輪北町、高輪南町(現在の港区高輪二・三丁目)に鉄道を敷設するにあたり、東京府は海岸沿いの建物等の調査を実施している(「明治四年 鉄道一件」5巻)。高輪大木戸以南の地域は江戸時代には片側町で、海岸沿いには町人地がなく街道も狭かった。しかし、街道の往来が多くなるにつれて、海岸沿いにも茶屋など建物が建てられるよ

うになり、鉄道建設が始まる明治4年（1871）頃には簡易な生活空間が築かれていた。この地域は築堤が建設されたため、直接影響を受けることはなかったが、東京府は建物等の調査や測量を実施し、建物の所有者に立ち退き料を支払い、建物を撤去した。

撤去の目的は、築堤建設にあたって不足した石の確保のため海岸沿いの石垣を取り外して再利用するとともに撤去後の敷地を築堤建設のための木石置き場や作事小屋、諸道具置場として用いることであった。東京府の史料によれば、工部省鉄道掛の調査では、海岸沿いの石垣利用によって費用が減額になるとともに、海岸沿いの建物撤去によって市街道路が従前の形に戻るという利点が述べられ、この地域が府下入口で道路修繕にも役立つとしている（東京都1961『東京市史稿 市街編 51巻』）。なお、石垣を取り外した海岸には官費で土留め柵を築いている（日本国有鉄道1962『工部省記録 鉄道之部 巻一』）。

②高輪築堤の建設

高輪築堤の工事に先立ち明治3年（1870）9月に築堤工事の入札について伝える布達が東京府から出されている。そして、「品川脇八ツ山下掘割東京海手土手築造約定」を定め、請負人に施工させた。工事は、品川台場築造工事を請け負った経験のある平野弥十郎らが担当した。石材切り出しは、工部省が小田原藩知事を通じて相模の真鶴村の青木丈左衛門に依頼した。また、埋め立て工事は山中政治郎と梅田半の助が担当した。

築堤工事は、八ツ山下から高輪大木戸までと高輪大木戸から元大村藩邸までの2つの工区に分けられ、前者の南側工区は明治3年10月に、後者の北側工区は明治4年（1871）6月にそれぞれ着工した。築堤用土砂は八ツ山・御殿山の切取場所等から運搬した。築堤の石垣には、主として江戸幕府の手により堅固な石垣積みが築かれていた東海道海側（高輪海岸）の石垣や台場石垣を取り崩して用いたほか、沿線の田畑・山林・屋敷地などに散在するもの、工事中に出土した岩石などを用いた。

明治5年（1872）に入ると工事列車が築堤の工区で運転されるようになり、工事は一層活発に行われた。南側工区の工事は比較的順調に進行し明治5年4月中に完成したが、北側工区では風浪のためしばしば築堤が崩壊し、鉄道が本開業する同年9月によりやく、長さおよそ1,460間（2,655m）、平均幅3間半（6.4m）の高輪築堤の全区間が完成した。

一方、石垣を取り崩した高輪付近の東海道は、道路が海側に傾斜して通行に差し支えるようになったため、明治5年5月に東京府の申し入れによって修築された。当時、鉄道寮は築堤内を埋め立てることを望んでいたが埋立土砂が不足していたため、一応道路下部を板柵で土留めし、中段に芝を植え付け、上部に間知石を2段積み重ねて修築した。修築した長さは522間（949.1m）で、同年10月に完成させ東京府に引き渡した。

高輪築堤建設当時の仕様書等の史料には施工方法や具体的な仕様が書かれているものがある。工事契約書案「品川脇八ツ山下掘割東京海手土手築造約定」が所収されている「大木文書」（東京都1961『東京市史稿 市街編 第51』）（※1）、明治5年（1872）作成の鉄道諸建築費用綱目である「京浜間鉄道の建設費」（帝国鉄道協会1899『帝国鉄道協会会報第一巻第四号』）（※2）、築堤工事の土木請負業者の日記である「平野弥十郎日記」（桑原真人・田中彰2000『平野弥十郎幕末・維新日記』北海道大学出版会）（※3）、『横須賀造船史』（横須賀鎮守府1893）（※4）、『日本鉄道請負業史 明治編』（日本建設業協会1967）（※5）等に記された内容から当時の状況をうかがい知ることができる。

以下に、史料に書かれた築堤の土台、盛土、石垣、橋梁など高輪築堤の建設に関する内容を整理する。これらの内容は、現在実施している発掘調査結果と照合することで、建設当時の施工方法や技術が明らかになることが期待される。

ア. 土台構造

- ・土台は、東京海岸において平均およそ泥の2フィート（約60cm）で取り当たる土炭岩まで掘り下げる。※1
- ・土台下に捨杭を打ち込む必要がある時は、受負人より1フィート6方に付いて申し立て、絵図面に従って作事する。※1
- ・芝浦から田町裏までの453間（約824m）と田町裏から八ツ山下までの1,006間（約1,829m）の総距離1,459間（約2,653m）で、波除杭の工事を行った。建設期間は明治4年（1871）4月6日から同年8月であった。※2
- ・材木は極上の物にて、水気、裂け目、大節等なく、極めて枯れたものを用いる。※1

イ. 築堤（土手）

- ・芝浦から品川までには12尺（約4m）の土手を築いた。※3
- ・芝浦の海岸埋立箇所は472間（約858m）であり、芝浦から田町裏までは新堤裏石垣が274間（約498m）築かれた（表2-4-1）。※2
- ・土手を築くための土は、建築方頭取の許可なくして八ツ山外から運ぶことを禁じる。※1
- ・工部省鉄道掛は、白仙山開墾の際に採取した土塊を高輪海岸埋立用として送った。※4
- ・八ツ山下停車場より高輪大木戸まで海中へ鉄道の土手を築き、仮レールを敷いて馬車で御殿山の土を運んだ。※3
- ・八ツ山下から東海寺裏にかけて、長さ374間（約680m）、幅5丈5尺～2丈2尺（約7～17m）、高さ5丈4尺～7尺（約2～16m）の掘割工事を行った。※2
- ・明治2年（1869）、八ツ山下の往来切割を20尺（約6m）掘り下げる工事が落札された。※3
- ・明治4年（1871）、芝金杉と本芝との間を流れる川土を浚い、その土で芝浦から高輪大木戸までの海中へ鉄道の土手を築く工事が落札された。芝橋松金の下を締め切り、同所より旧薩摩藩邸横手まで川土を深さ約1丈（約3m）浚い取り、芝浦へ運んだ。工事の会所は田町四丁目の安達宅とした。※3
- ・線路撒布用の砂利約1,000立坪（約6,011m³）の納入は、当時横浜に在住していた鹿島組の創立者鹿島岩吉が請け負った。※5

ウ. 石垣

- ・第7橋梁汐入内には左右裏石垣が140間（約255m）、南横仕切堤が25間（約45m）、北横仕切堤が30間（約55m）、第8橋梁汐入内には左右裏石垣が110間（約200m）、南横仕切堤が47間（約85m）、北横仕切堤が40間（約73m）、高輪新堤には亀服石垣が977.5間（約1,777m）築かれた（表2-4-1）。※2
- ・土手海面の表側は上等の角石、裏側は間知石・亀服石垣とする。石材は、工部省が小田原藩知事を通じて相州真鶴村の青木丈左衛門に請け負わせ、長さ3尺（約90cm）、四方1尺（約30cm）で、相州六ヶ村から総数4万本が切り出された。相州六ヶ村とは、米神村・根府川村（神奈川県小田原市）、門川村・吉浜村（同湯河原村）、真鶴村・岩村（同真鶴町）であった。※3
- ・海手石垣の勾配は、薩摩台場（現在の田町駅付近にあった薩摩藩蔵屋敷の台場）の石垣のうち

最も上品に出来上がった場所同然にする。用いる石は少なくとも6インチ(2.54cm)ほど海面より海手の方に向き、石垣の勾配は縦1フィートに付いて横1フィート半の勾配をとる。ホツテンク(山側石垣か)の勾配は縦1フィートに付いて横1フィートに仕上げる。※1

- 石垣は、合わせ目に西洋漆喰を入れ、天然の土炭岩とし築く。表に出る石は一樣の厚さの石を選ぶ。いずれも鑿切りし、裏より8インチ(約20cm)の深さに付け合わせる。堅石は石垣の総面積の4分の1をなし、上下に置かないこととする。一番大きく平らな石を礎に据える。角石は堅石横石とも図面の通りの寸法を用い、合わせ目を奇麗に仕立て、中を鑿切りし、廻りを小叩し、石の一侧ごとに極めて水平にし、石の縦合わせ目も真直にする。※1
- 石の合わせ目はいずれも1インチ4分の深さまで切り込み、その上を新しい西洋漆喰をもって奇麗に仕上げる。※1
- 京浜間の石材は、相模根府川及び伊豆半島の江の浦、岩村、真鶴、吉浜、門川方面より石材を切り出し、品川七番台場の石垣も利用された。石材供給者には、横浜本町の福島長兵衛、伊豆下田の名主鈴木清吉が命じられた。※5
- 石材補充のため、小石川門、筋違門、浅草門等の外廊取崩しを上申したが、許可されなかった。※5
- 埋立に用いるべき石を掘り出す事があれば、建築方頭取より指図された場所に積み置く。※1
- 石垣を積み上げるに従い、その裏手6フィート(約183cm)の間一側6インチ(約15cm)の厚さにて土またはねば土(粘土)をもって打ち固める。※1

表 2-4-1 : 新橋・品川間の埋立盛土・堤・石垣

地名	工業名目	長さ	幅員	高さ
芝新銭座	盛土	878 間(1596.36m)	—	—
芝浦	海岸埋立	472 間(858.18m)	3間3分4厘(5.46m)	—
芝浦～田町裏	新堤裏石垣	274 間(498.18m)	—	—
高輪第7橋 汐入内	左右裏石垣	140 間(254.55m)	—	1間(1.82m)
	南横仕切堤	25 間(45.45m)	—	8尺5寸(2.58m)
	北横仕切堤	30 間(54.55m)	—	8尺5寸(2.58m)
高輪第8橋 汐入内	左右裏石垣	110 間(200.00m)	—	1間(1.82m)
	南横仕切堤	47 間(85.45m)	—	10 尺(3.03m)
	北横仕切堤	40 間(72.73m)	—	8尺5寸(2.58m)
高輪新堤	亀服石垣	977.5 間(1777.27m)	—	—
品川八ツ山下海面	石垣堤共	121.5 間(220.91m)	—	9～10 尺(2.7～3.03m)
品川口海面	石垣堤共	26 間3分3厘(47.28m)	—	13～16 尺(3.94～4.85m)

※帝国鉄道協会 1899「京浜間鉄道の建設費」『帝国鉄道協会会報』第1巻第4号より引用。

エ. 橋梁

- 東京横浜間には大小 22 か所の橋梁を設けた。すべて木桁で、後年鉄橋に掛け替える計画であった。線路は単線であったが、用地は複線にするだけの余裕をみて施工基面幅を 13～21 フィート(約4～6m)とし、築堤斜面法を普通1割、特別の箇所は1割5分とした。※5

- ・欄干の笠石、四方男柱の笠石等は、細かに鑿目を入れ、漆喰をとって接合する。欄干に用いる笠石は鉄の鋸をもって締め、隙間に鉛を鑄込む。※1
- ・八ツ山下品川入口の橋は、新たに西洋型木造に架設し、橋台石は上等とし、長さ5尺4寸～6尺（約1.6m～1.8m）、幅1尺～1尺5寸（約0.3～0.5m）とする。石の合わせ目はセメントで繋ぎ直立に築いた。※3
- ・八ツ山橋台の工事は石金元代金1,113両のほか、山行き入費100両、東京にて買入れ石代69両、品川置場地代32両がかかった。※3

また、鉄道開業当時の高輪築堤の姿は、写真や錦絵からも確認できる。

幕末には既に写真の技術が日本に伝わっていたため、建設途中の高輪築堤を写した写真も存在する。日本大学芸術学部が所蔵する古写真（図2-4-12）は、現在の品川駅前のすぐ北側、東海道脇辺りから撮影したと推定され、遠くには第7橋梁の一部と思われる箇所も写っている。また、東海道の海岸部は、石垣が外されて壁面が荒れているようにも見える。

『芝区誌』に掲載されている写真（図2-4-13）は、明治38年（1905）頃の高輪築堤北端部を写したものと考えられる。築堤周辺が埋め立てられる明治後期の写真だが、布積みされた張り石や笠石など築堤海側石垣の様子をよく伝えている。

錦絵については、鉄道開業に先んじて版行されたものなど実際の鉄道を見ることなく制作されたものや、絵師の鉄道に関する理解が乏しいことに起因すると思われる不正確な描写が目立つものも多い。一方で、発掘調査で確認された築堤の遺構や関連資料と照らし合わせたとき、高い精度で写実的に描かれていると考えられるものも存在することがわかる。

歌川広重（三代）作の「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」（図2-4-14）は画中の鉄道設備の位置などから第8橋梁付近の築堤を描いているものと思われるが、同形の橋梁であったと考えられる第7橋梁の遺構と比較すると、橋台の石積が正確に描写されていることが見て取れる。



図 2-4-12 : 高輪築堤と東海道 (日本大学芸術学部蔵)

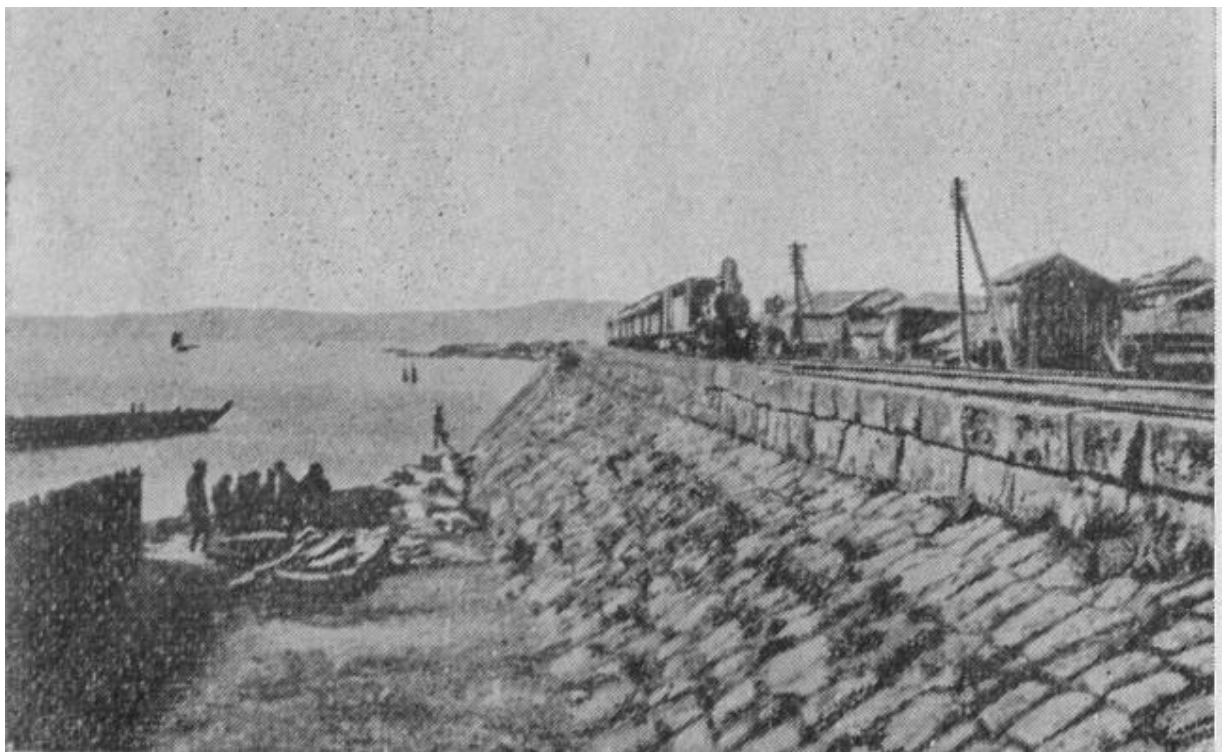


図 2-4-13 : 明治 38 年 (1905) 頃の高輪築堤 (『芝區誌』より引用)



図 2-4-14 : 「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（港区立郷土歴史館蔵）

また、同じく歌川広重（三代）作の「東京名所 芝浦鹿嶋神社景」（図 2-4-15）には、本芝四丁目（現在の芝四丁目）の鹿嶋神社（現在の御穂鹿嶋神社）と第 5 橋梁、雑魚場の船だまりなどが描かれている。船だまりには係留されている舟や住民の姿もあり、当時の様子をよく伝えている。

歌川国政（四代）作の「写真名所一覧 高なわ往返之図」（図 2-4-16）は、描かれている築堤や通船口、船だまり、東海道などから当時の高輪海岸の様子をうかがうことができる。



図 2-4-15 : 「東京名所 芝浦鹿嶋神社景」
歌川広重（三代）明治 9 年（1876）
（港区立郷土歴史館蔵）

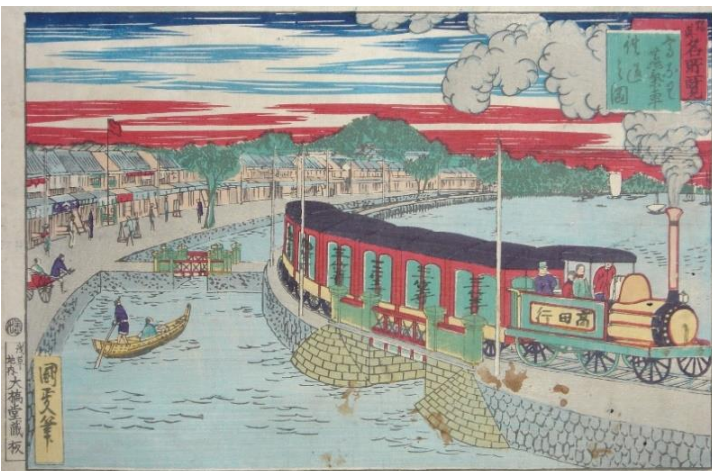


図 2-4-16 : 「写真名所一覧 高なわ往返之図」
歌川国政（四代）明治 5 年（1872）頃
（港区立郷土歴史館蔵）

③高輪築堤に架けられた橋梁

新橋と品川の停車場間には8つの橋梁が設けられ、そのうち高輪築堤には、第5～8橋梁が設けられた。各橋梁には、新橋・横浜間の沿線上で北の新橋停車場構内から順番に数字が振られている。

開業時の新橋・横浜間の鉄道橋梁では、材料は石材と木材が使用され、石材は橋台・袖石垣・基礎などに用いられ、木材は桁・高欄（ヒノキ・ケヤキ・スギ）、橋脚や基礎杭（マツ丸太）に用いられた。

表 2-4-2：新橋・品川間の橋梁

地名	工業名目	長さ	幅員
東京新橋駅構内	第1橋	4間3分3厘(7.28m)	3間8分3厘(5.48m)
東京新橋駅構内	第2橋	4間3分3厘(7.28m)	5間2分8厘(9.10m)
芝金杉川	第3橋	16間9分9厘(29.12m)	3間6分6厘(5.47m)
本芝	第4橋	12間8分3厘(21.84m)	3間7分8厘(5.48m)
本芝雑魚川岸	第5橋	5間1分6厘(9.10m)	3間8分(5.48m)
芝田町裏	第6橋	3間8分1厘(5.48m)	3間8分1厘(5.48m)
高輪新堤	第7橋	5間(9.09m)	3間9分(5.48m)
高輪新堤	第8橋	5間(9.09m)	3間9分(5.48m)

※帝国鉄道協会 1899「京浜間鉄道の建設費『帝国鉄道協会会報』第1巻第4号より引用。

ア. 第5橋梁

海中に築堤による鉄道建設が決定されると、直後の明治3年（1870）6月7日に本芝1丁目から芝田町9丁目（現在の芝4・5丁目、三田3丁目の一部）の地主は東京府へ嘆願書を提出し、海岸からわずかな幅で築堤を設置すると小舟しか着岸できなくなるため魚屋や商家売買品輸送の損失が生じ、また長期的には水が澱んで泥で埋まる可能性も懸念されるとの問題点を指摘した上で、築堤を海岸から20間（約36.4m）ほど距離をおいて設置するよう要求した。

東京府よりこの嘆願について報告を受けた鉄道掛は、既に測量を終えて築堤の位置も確定しているため築堤位置を変更することはできないとして、築堤設置ののち住民に問題が生じたらその時に対処するとの方針を示した。

その後も、築堤をめぐる住民と鉄道当局との折衝は続いた。明治4年（1871）8月22日に本芝2丁目（現在の芝4丁目の一部）地主惣代山口徳兵衛ほか提出した嘆願書では、明治3年9月に鉄道掛から本芝町に通船口を設置予定であると伝えられていたにも関わらず、明治4年8月に実際の工事が始まると、鉄道掛からは同地には通船口が設置されない旨が伝えられたとし、住民は生業を成り立たせるために通船口を設置するよう求めている。

この嘆願書に何の応答もなかったため、明治4年9月23日に本芝町町年寄川村常松ほかから、再度通船口を設置するよう要求が出された。その条件として、付近の住人が工事の人件費の一部を工事完成まで提供することを申し出ている。

これに対し鉄道寮は、鉄道工事の早期完成を優先して通船口設置の要求を拒否していたが、訴事で工事が遅れるのを懸念し、明治4年11月までに住民の費用負担による通船口の設置を受け入れたと考えられる。この通船口は、第5橋梁と呼ばれることになる。

高輪築堤の橋梁で最も北に位置していた第5橋梁は、現在の雑魚場架道橋の場所にあった。明治4年12月11日に着工、明治5年（1872）3月13日に完成し、明治12年（1879）11月に木橋から鍊鉄鉸桁の鉄橋に架け替えられている。4つの橋梁のうち最も長く通船口の役割を果たした橋梁であり、昭和45年（1970）の雑魚場の船だまりの埋め立てまで使用された。

イ. 第6橋梁

明治4年（1871）10月10日には芝田町3丁目2番（現在の芝5丁目の一部）地主月崎喜兵衛ほかも嘆願書を提出し、費用の住民負担を申し出た上で通船口の設置を強く要求した。こちらの要求も受け入れられ、第6橋梁が設置されることとなった。

このように、築堤周辺の住民にとっての最大の関心事は、築堤完成後も舟を海岸に接岸させることができるかという点であった。そして、接岸を可能にする通船口の有無は、漁や商売品輸送など生業に直結する問題であったので、本芝や田町の住民は通船口を設置するために費用負担さえも厭わなかった。

第6橋梁は、現在の札ノ辻橋のすぐ南西付近にあった。4つの橋のうちで最も小さい橋で、明治5年（1872）2月2日に着工、同年4月11日に完成し、明治12年（1879）11月に木橋から鍊鉄鉸桁の鉄橋に架け替えられている。通船口は、昭和初期の船だまりの埋め立てまで使用された。

ウ. 第7橋梁と第8橋梁

第7橋梁は、史跡指定地の範囲内にあった橋梁である。長さ5間（約9.1m）・幅3間9分（約7.1m）の橋で、明治4年（1871）10月12日に着工、同年12月25日に完成し、明治10年（1877）11月に木橋から鍊鉄鉸桁の鉄橋に架け替えられている。第7橋梁は大正初期の築堤埋め立て時に併せて埋め立てられたが、高輪ゲートウェイ駅周辺の開発に伴い橋台部分が100年以上の時を経て姿を現した。

第8橋梁は、現在の品川駅駅舎付近にあった橋梁である。長さ5間（約9.1m）・幅3間9分（約7.1m）の橋で、明治4年5月1日に着工し、同年12月25日に完成した。第7橋梁と同じ寸法で、同じ人物が建設を請け負っていることから、第7橋梁と同形の橋梁であった可能性が高いと考えられる。明治10年（1877）11月に木橋から鍊鉄鉸桁の鉄橋に架け替えられている。第8橋梁は、周辺の埋め立てが早く、明治20年代には埋め立てられたが、明治29年（1896）に約400m南にあった品川駅が直上に移動してきた。その後、駅舎の地下深くまで建築基礎工事等の影響を受けたことから、遺構は失われているものと思われる。

第5橋梁と第6橋梁は嘆願書なども残っており、地域住民の費用負担により設置されたと考えられるが、第7橋梁や第8橋梁が設置された経緯は、史料上で確認できないため不明である。芝車町、高輪北町及び高輪南町の高輪海岸沿いは、江戸時代以来の町拝借地で、町人地や大名の荷揚場があったことから、第7・8橋梁は荷揚場への汐入（通船口）が必要であり、第5・6橋梁とは異なる環境だったため、当初から設置が計画されていたと考えられる。

④高輪築堤建設後の変遷

ア. 線路の拡張

明治6年（1873）1月31日、政府は早くも単線で開業した新橋・横浜間の複線建設の方針を明らかにした。明治5年の開業当時、線路用地の幅は高輪及び神奈川の築堤部分を除けば複線化を予定して全線の平均で12間（21.8m）を確保していたので、築堤部分の拡張や橋梁などの拡幅さ

え行えば複線化することができる状態だったといわれる。新橋・品川間の複線化は、明治9年（1876）12月1日に完成した。なお、品川・大森間は明治13年（1880）11月14日、大森・川崎間は明治12年（1879）3月1日、川崎・鶴見間は同年11月1日、鶴見・横浜間は明治14年（1881）5月7日に、それぞれ複線化している。

明治29年（1896）に新橋・品川間の4線化が盛り込まれた官設既成鉄道改良費が議会の協賛を得て、同年8月には線路増設工事に着手したが、明治30年代に入って財政上の資金難と日露戦争のために官設既成鉄道改良費による改良事業は事実上中断された。新橋・品川間では、差しあたって民営鉄道であった日本鉄道品川線（赤羽・板橋・新宿・渋谷・品川間、現在の山手線といわゆる埼京線の一部）の列車を品川駅から新橋駅に乗り入れさせるための線路増設に伴う3線化が鉄道作業局施工で実施され、工事は明治32年（1899）12月25日に完成した。新橋・品川間の4線化は明治42年（1909）12月16日ようやく完成し、このとき田町駅・浜松町駅・烏森駅（現在の新橋駅）が開業している。

イ. 高輪築堤周辺の埋め立て

■芝車町・品川停車場間の鉄道線路改良工事

明治20年代から始まる東京の市区改正の計画では、田町から品川にかけての臨海部の埋め立てが議論されていた。その中で明治30年（1897）に新橋・品川間鉄道の線路改良工事着手の諮問が了承され着手された。下の図は新橋・品川間鉄道の線路増用地を示したもので、田町9丁目先の芝車町から品川停車場までの区間の用地を買収して利用する計画であった（図2-4-17）。

これにより品川停車場北側が大きく埋め立てられ、第8橋梁と汐入（船だまり）の機能は失われることとなった。また、品川から芝車町までの鉄道線路を西側（山側）に拡張し、明治32年（1899）に3線化された。

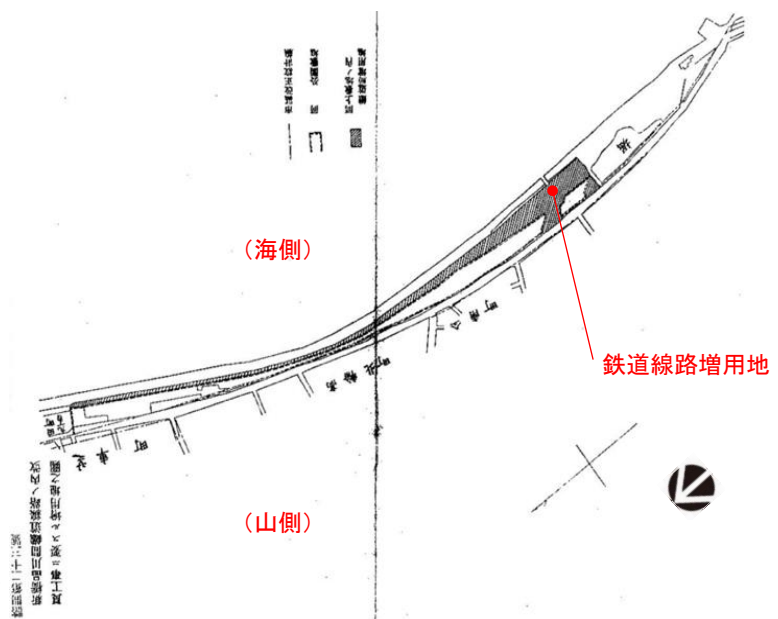


図2-4-17：新橋品川間鉄道線路の内改良工事に要する増用地の図（都公文604.C4.09）（都公文書館蔵。上下反転。赤字、方位を加筆）

■品川操車場の埋立工事

明治42年（1909）には、田町・品川間沿線地先の海面8万坪余（約26万㎡）を埋め立てて操車場の用地とする品川操車場の大規模な拡張工事が着工し、大正3年（1914）春に竣工した。

拡張工事の範囲を示したと考えられる明治43年（1910）の品川停車場付近平面図（図2-4-18）には品川停車場の南側から北の高輪大木戸付近までの海側の広い範囲が埋立地として示されている。

この計画と同時並行で、田町から品川に至る湾曲した海岸沿いに広く港湾を造るという東京市の東京築港計画が進んでいた。

なお、埋立工事が竣工された大正3年12月には東京駅が開業、新橋停車場は貨物専用の汐留駅と改称し、このとき田町・品川間は6線となった。さらに大正8年(1919)3月には汐留と品川を結ぶ貨物線が完成して田町・品川間は7線となり、大正10年(1921)に品川操車場が完成した。

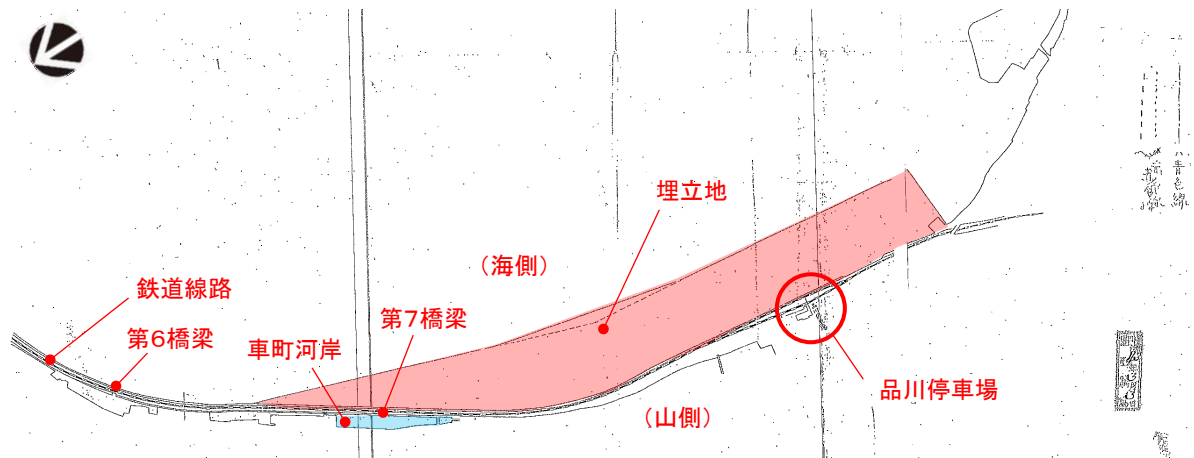


図 2-4-18 : 品川停車場付近平面図 (都公文 302. B5. 20)
(都公文書館蔵。上下反転。赤字、方位、範囲の着色を加筆)

■芝車町河岸(第7橋梁周辺)の埋立工事

明治42年(1909)から始まる品川操車場の埋立工事によって、第7橋梁の海側が大きく埋め立てられたが、第7橋梁が架かる車町河岸は残された。大正7年(1918)の「品川海面埋立竣工区域平面図」(図2-4-19)では、「旧高輪橋梁」と書かれた第7橋梁と共に新設高輪橋梁が示されている。第7橋梁に代わってその北側に新たに新設高輪橋梁(現在の高輪架道橋)が計画されたことがわかる。この橋梁は縮小された河岸と海側を繋ぐ掘割となった。

大正11年(1922)に東京府住宅協会が東京府知事に申請した、車町埋立地の所有権認定に関わる書類に添付された設計図(図2-4-20)をみると、車町河岸が大きく縮小したことがわかる。この図には既に第7橋梁が図示されていないため、この頃までには第7橋梁は埋め立てられたと思われる。同書類に添付された「高輪車町埋立地略図」(図2-4-21)や「東京市芝区高輪車町埋立工事設計図」(図2-4-22)には埋め立て後に造られた石垣と下水の断面図が掲載されている。このうち線路側の石垣構造図は、3線化に伴う擁壁と思われる。

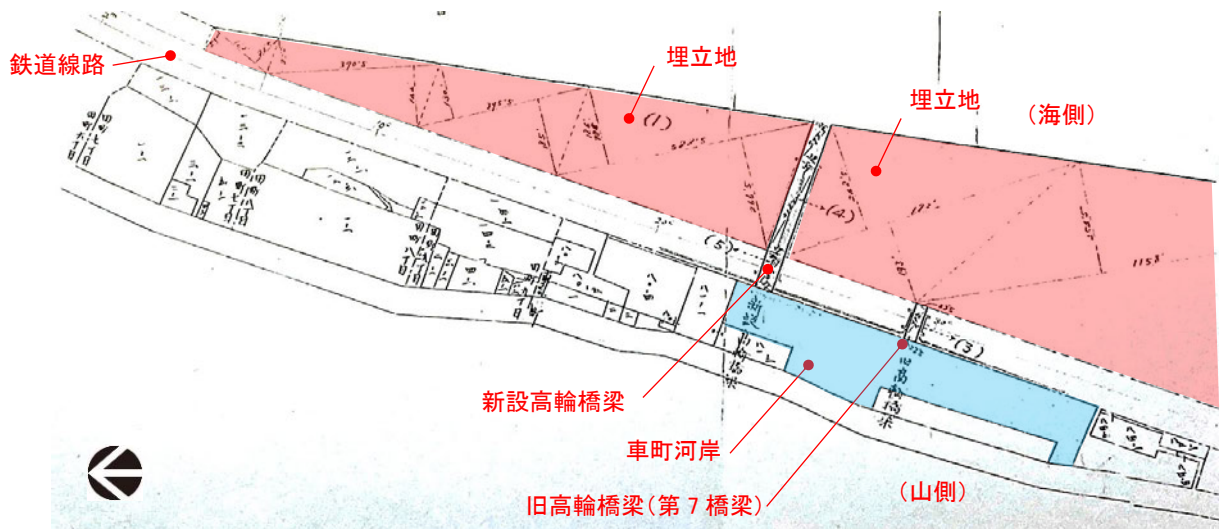


図 2-4-19 : 「品川海面埋立竣工区域平面図」(都公文 302. B5. 20)
(都公文書館蔵。赤字、方位、範囲の着色を加筆)

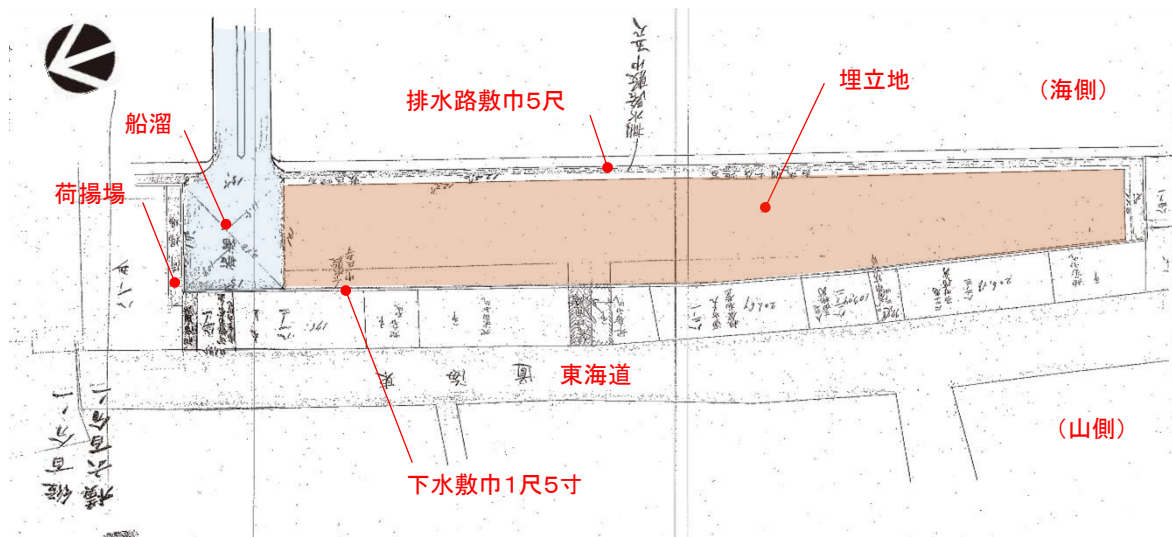


図 2-4-20 : 車町河岸周囲の埋立工事図面 (都公文 304. B3. 11)
 (都公文書館蔵。上下反転。赤字、方位、範囲の着色を加筆)

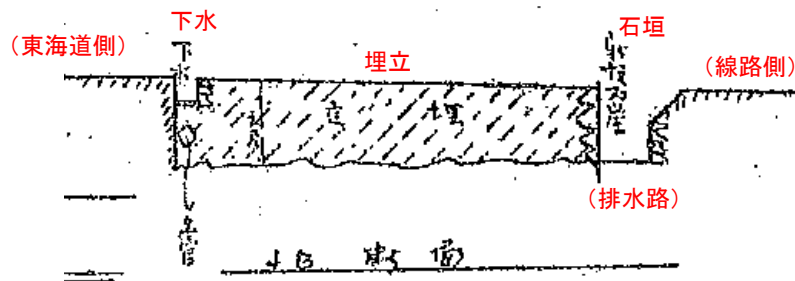
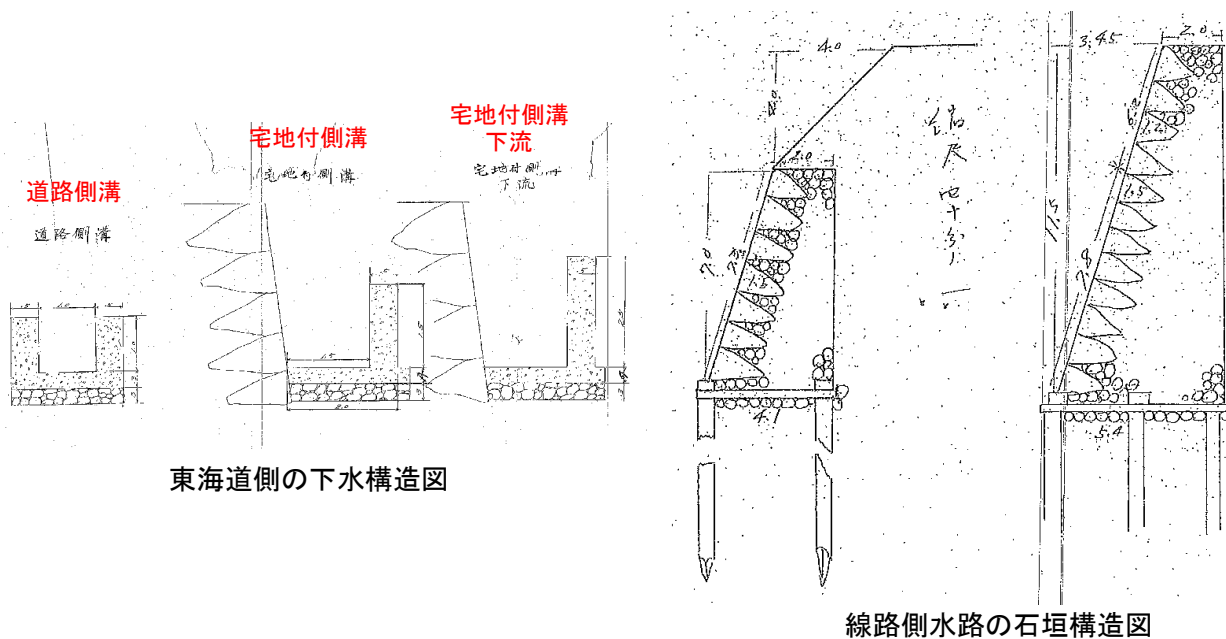


図 2-4-21 : 「高輪車町埋立地略図」部分 (都公文 304. B3. 11)
 (都公文書館蔵。赤字を加筆)



東海道側の下水構造図

線路側水路の石垣構造図

図 2-4-22 : 「東京市芝区高輪車町埋立工事設計図」部分 (都公文 304. B3. 11)
 (都公文書館蔵。赤字を加筆)

ウ. 遺構の発見と発掘調査

明治の終わりから大正時代にかけて、高輪築堤の周辺は埋め立てられたが、その上部や周辺は引き続き鉄道用地として使用され、線路が増設された。特に、第一次世界大戦を契機に旅客・貨物需要が急増し、円滑な輸送に対処するため、都市部の駐車場の客貨分離とともに貨物専用の連絡線の建設、貨車操車場の改良が推進され、東海道線や山手線などの主要線区で線路増設が進められた。大正10年(1921)に完成した品川操車場においても、客貨操車場の分離が進められ、昭和4年(1929)に新設した新鶴見操車場に品川の貨車の操車機能を移行し、品川は客車操車場として独立させている。

品川駅は、貨車操車場が移転したのち、昭和17年(1942)以降、機関区や客車区等として利用されてきたが、JR東日本は現在の鉄道輸送にふさわしい基地設備や車両留置箇所の見直しを検討し、平成21年(2009)に品川車両基地の再編に着手した。令和元年(2019)には京浜東北線と山手線を東側に移設し、令和2年(2020)3月には新たに高輪ゲートウェイ駅が開業した。車両基地再編を契機に創出した約13haの大規模用地では、令和3年(2021)に品川開発プロジェクト(第1期)の工事に着手し、新駅周辺のまちづくりが進められている。

平成31年(2019)、JR東日本が進める品川開発プロジェクトの事業地から、高輪築堤の一部である可能性がある遺構が確認された。その後、港区教育委員会により、令和元年から発掘調査等の遺構確認が実施され、開発地から一連の遺構が確認されている。

高輪築堤の発見を受けて、令和2年9月に高輪築堤調査・保存等検討委員会が設置され、遺跡の価値についての調査と保存の検討が進められた。令和3年9月17日に、委員会での検討を踏まえてJR東日本が現地保存を決定した第7橋梁が設置されていた箇所と高輪築堤の一部が、既に史跡に指定されていた旧新橋停車場跡に追加され、「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」として指定された。

史跡指定以前から、品川開発プロジェクト範囲を含む周辺の事業地では記録保存のための発掘調査が令和3年5月より進められている。

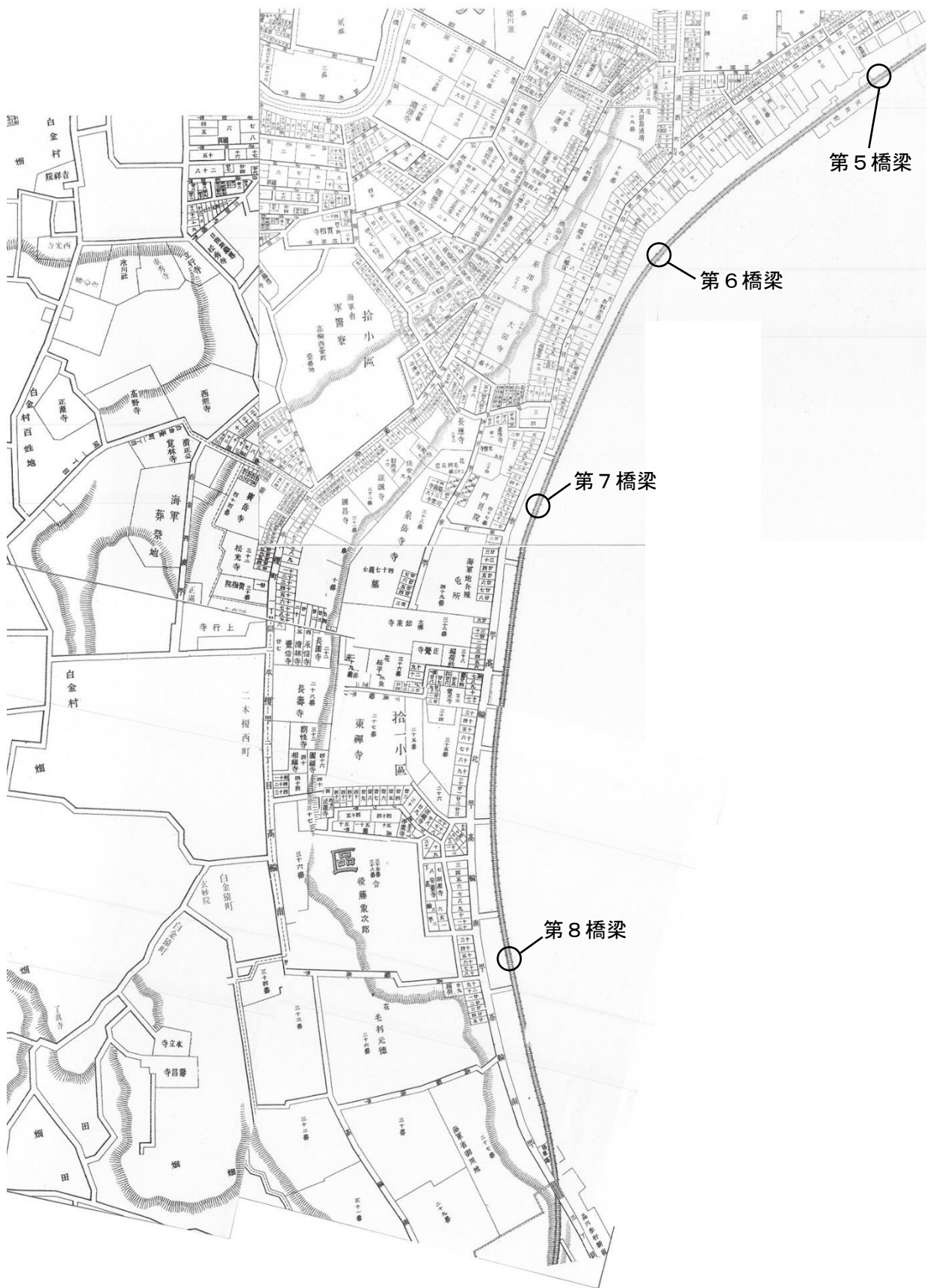


図 2-4-23 : 「東京全圖」明治 9 年 (1876)

(港区立郷土歴史館蔵。文字及び引き出し線を加筆)



图 2-4-24 : 「東京芝区全図」 明治 30 年 (1897)
(港区立郷土歴史館蔵。文字及び引き出し線を加筆)



図 2-4-25 : 「1 万分 1 地形図」 明治 42 年 (1909)
(国土地理院蔵。文字及び引き出し線を加筆)

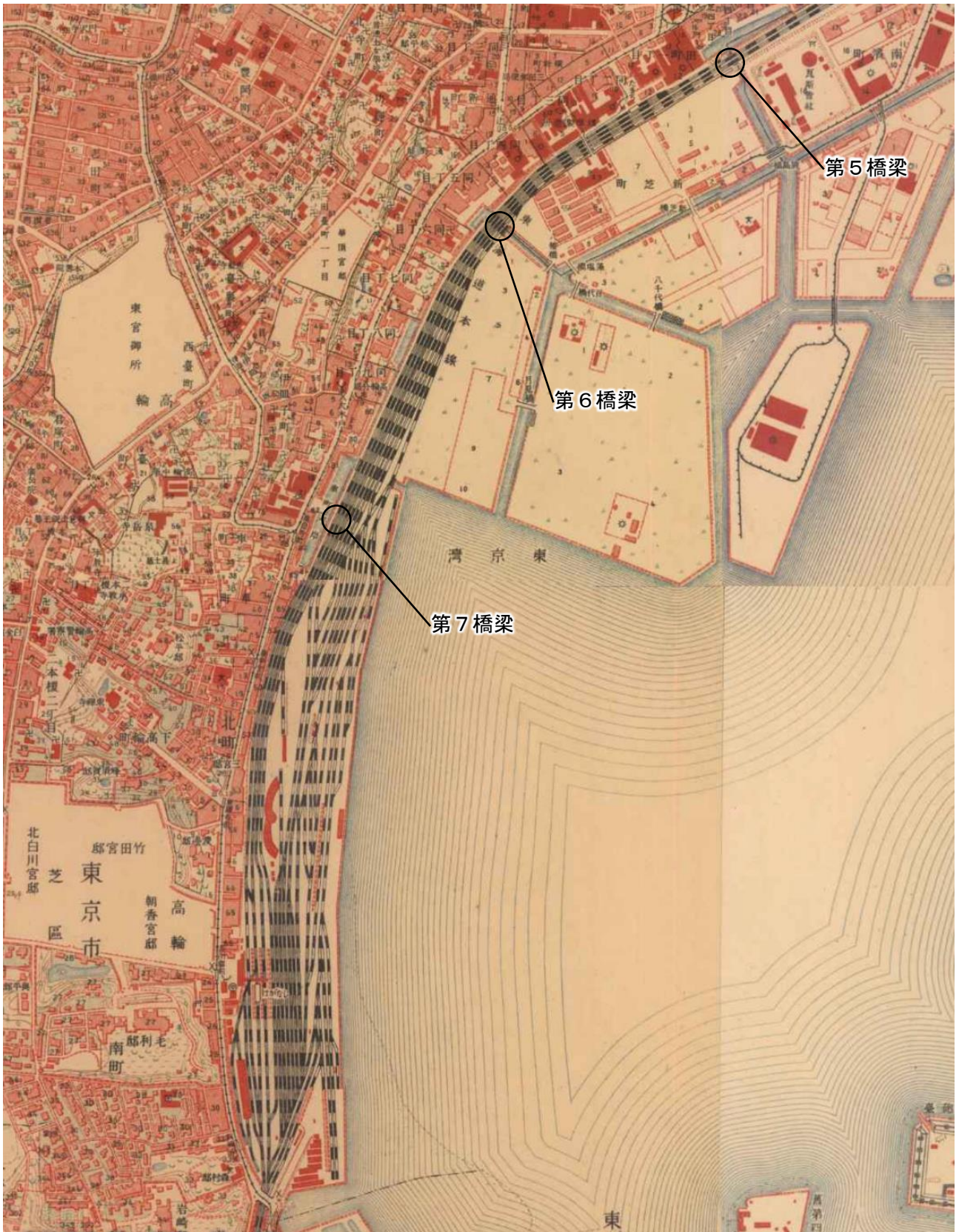


图 2-4-26 : 「1 万分 1 地形图」大正 5 年 (1916)
 (国土地理院蔵。文字及び引き出し線を加筆)

(5) 周辺地域の変遷

①江戸時代

ア. 汐留の埋立と大名屋敷の造成

旧新橋停車場跡は汐留遺跡の一部であり、東京都港区東新橋一丁目に所在する。汐留遺跡は江戸時代の大名屋敷地を踏襲した形で、明治になって停車場が建設され鉄道用地として利用された。

徳川家康が江戸に入府するころは、旧新橋停車場跡の周辺は海辺の湿地帯であったと考えられ、西には日比谷の入江が、また、東には江戸湊が広がる地形であった。

汐留（現新橋1丁目）の一带に大名屋敷が造成される以前は、寛永9年（1632）の「武州豊嶋郡江戸庄図」によれば、北側に龍野藩邸ができていたものの、南側は御鷹場と記されており、葦の茂る江戸湊の海浜であったことがわかる。その後、龍野藩邸の南に仙台藩邸、続いて、会津藩邸ができる。この海浜を屋敷地とするためには各藩ともたいへんな造成工事を行っており、波による土砂の流失を防ぐための土留め工事の遺構が見つかっている。さらに、17世紀後半には東側に浜御殿ができるなど、海側の屋敷化も進んだ。この海浜にならぶ広大な屋敷地が、後に汐留が鉄道用地になる大きな要因である。

イ. 東海道沿いの漁業・運送業のまち

高輪築堤が築かれた金杉川以南は、江戸時代には主に町人地であり、東海道沿いでは高輪大木戸以北が両側町、以南が片側町となっていた。「町方書上」によれば、江戸後期になると、芝車町から高輪南町までの海岸沿いの地域は、冥加金を町奉行所に上納することで、町が借り受け、幕府公認の小屋や水茶屋、物資置場として利用されていたという。この地は、高輪大木戸が位置する江戸の玄関口であるとともに、海と東海道に面して漁業、運送業等に従事する人々が暮らすまちであった。

芝金杉（現芝1・2丁目）と本芝（現芝4・5丁目）は、イワシやサワラなどの外洋性回遊魚も捕れる、内之海と呼ばれる豊かな漁場に面しており、漁師や船乗りが居住し、内之海で獲れる鮮魚を取り扱っていた。慶長6年（1601）に東海道が通ってからは、芝入間川の芝橋を挟んで芝金杉側・本芝側の街道沿いで、雑魚場とよばれる魚市場が隔月で開かれるようになり、次第に近国からも魚を仕入れて商売する魚問屋が成立していった。雑魚場は、18世紀後半以降には、日本橋・新肴場・四日市（共に中央区日本橋）と共に江戸の魚市場の一つとなっていた。そのため、鉄道建設にあたって、芝雑魚場には海岸への出入口となる第5橋梁が設けられた。また、雑魚場に対面する本芝4丁目には、青物（野菜）を扱う前裁問屋が多かったことから、本芝は魚市場と野菜市場が共に立つ、江戸での重要な食料供給地であった。

高輪の海岸沿いには、見世（店）や水茶屋が建てられた。「東都名所高輪全図」（図2-4-28）には、東海道の海側に簡易な小屋や葎簀張りの見世が建ち並ぶ様子が描かれている。

芝車町（現高輪2丁目・芝浦4丁目）には、牛車を用いた荷物運送業者が集まっており、大型荷物・重量物の運搬に活躍した。彼らは城下町の建設が進む寛永13年（1636）に幕府の普請御用のため京都から呼び下され、御用終了後も3代将軍家光の上意として江戸に残り、高輪の地に土地を下付され、その地を芝車町と称した。このような由緒と、幕府御用を果たすことで、芝車町の牛持・牛牽は特別な位置を幕末に至るまで占め続けた。

文政11年（1828）の「町方書上」によると、芝車町では町内中程に幅14間（約25m）の物揚場があった。高輪中町には、正徳年間より源川船持ちによる幅14間の渡舟場があり、同町西側に

は、薩摩藩島津家中屋敷に伴う物揚場があったとされる。高輪南町には、高輪六ヶ町と高輪村の物揚場に加えて、同町西側の久留米藩有馬家中屋敷に伴う物揚場もあったことが記されている。明治に入り高輪築堤が建設された後も、芝車町の物揚場は第7橋梁、高輪中町と南町にあった町や大名家の物揚場は第8橋梁が設けられたことによって継続的に利用され続けた。

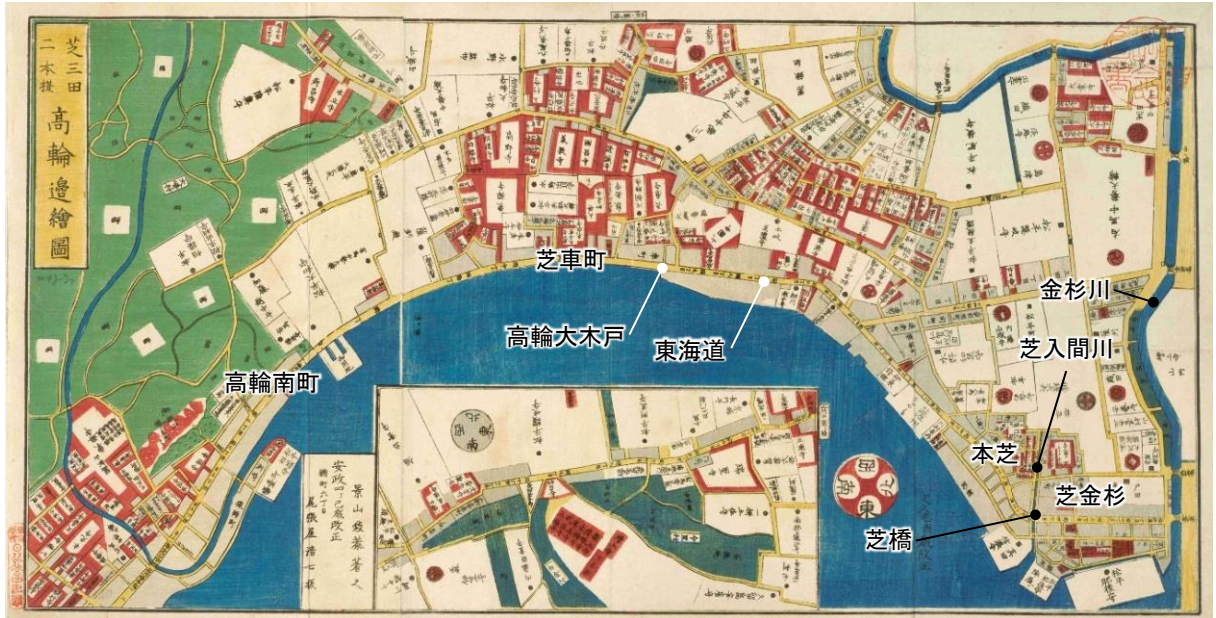


図 2-4-27 : 「芝三田二本榎高輪邊繪圖」文久元年 (1861)
 (東京都立図書館デジタルアーカイブより引用。文字及び引き出し線を加筆)

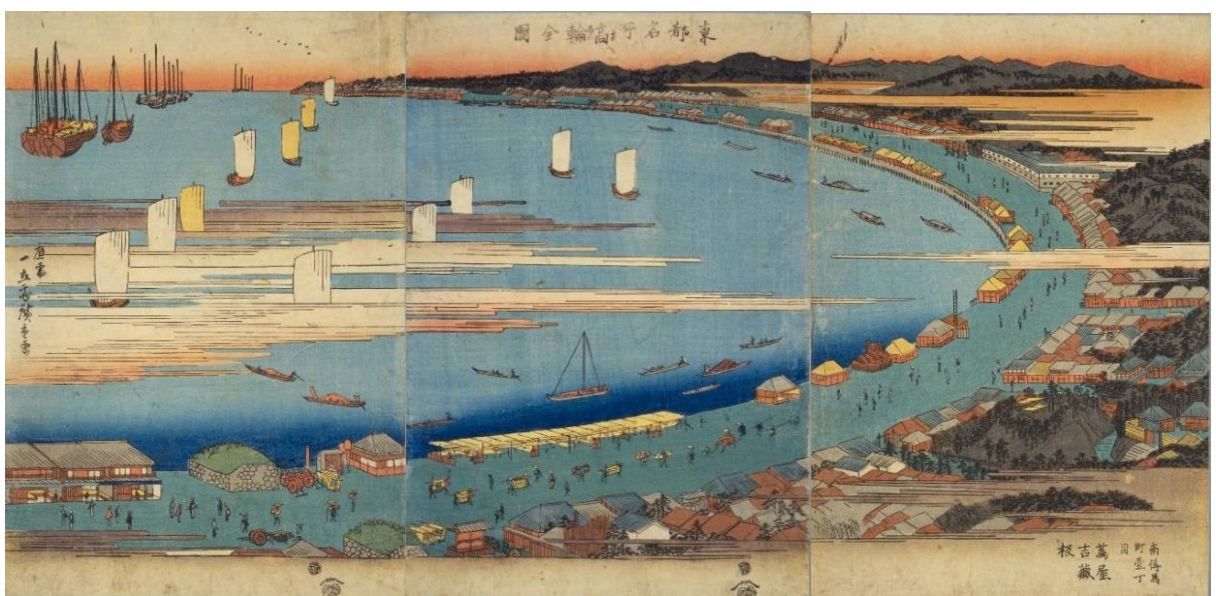


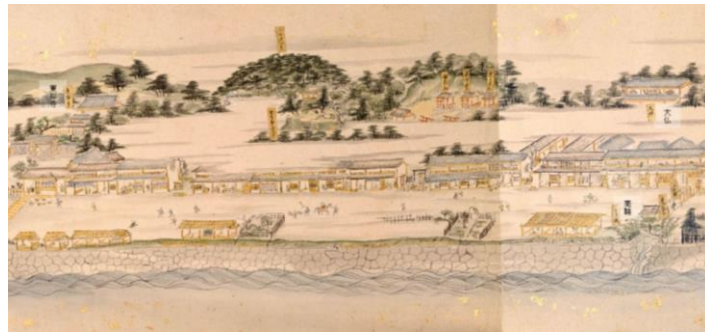
図 2-4-28 : 「東都名所高輪全図」天保 6 ~ 10 年 (1835 ~ 39) 頃
 (国立国会図書館デジタルコレクションより引用)



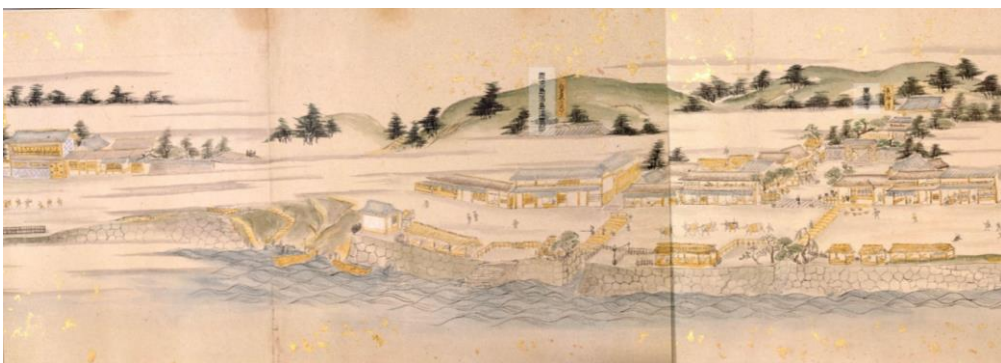
雑魚場周辺



高輪大木戸周辺



芝車町周辺



東禅寺前の荷上場周辺

図 2-4-29 : 「浜御殿より品川新宿迄江戸往還絵巻」 明和 3 ~ 8 年 (1766 ~ 71) (江戸東京博物館蔵)

ウ. 幕末の外国人宿所の開設

安政6年(1859)に日米修好通商条約が結ばれ、条約の発効以降、アメリカ・イギリス・フランスの公使館・総領事館が現在の港区内の寺院に開設された。この後にオランダ・ロシアなどの大使も江戸に滞在する際には、同区内の寺院を宿所として使用するようになった。これら外国公館や外国使節の滞在施設は、高輪・三田・麻布地域に集中しており、その理由として、江戸城と開港場横浜の間に位置し、海に近接していたことから外国人にとって交通の便が良かったこと、江戸時代初めの都市拡大に伴って中心部から高輪へ移転した寺院の境内が広く警備の人員を配置できる場所であったことなどが考えられる。

高輪築堤跡の史跡指定地の高輪一帯は高台になっており、江戸湾を見晴らすことが可能で海上の艦船との連絡が容易であったことから特に外国公使館が集中した。イギリス公使館の東禅寺、高輪接遇所、フランス公使館の済海寺、プロイセン使節宿所の広岳院、スイス宿寺の正泉寺などが高輪一帯にあった。

中でもイギリスが公使館として慶応2年(1866)から使用した高輪接遇所(現泉岳寺前の児童遊園付近)は、泉岳寺の土取場等として利用されていた2,659坪の土地に2棟の公使館(接遇所)が建築された。敷地外にも騎兵の屯所の土地を幕府から貸与、海岸に上陸場を確保するなど、各国公使館の中でも最大規模であった。

②明治～大正時代後期の工業地帯形成

大政奉還後、明治元年(1868)に誕生した新政府によって、大名屋敷を中心とするすべての武家屋敷が原則として収公され、一部を各大名に再下賜しつつも、用途目的によって再編成が進められた。汐留に所在していた龍野藩脇坂家・仙台藩伊達家・会津藩保科(松平)家の大名屋敷跡は民部省用地となり、明治5年(1872)に日本最初の鉄道駅である新橋停車場に転換している。

町人地である本芝・芝金杉の漁村は、土地利用は大きな変化はなかったが、江戸幕府の御用魚の買上げ制度が消失したことに加え、乱獲と漁場の紛争で徐々に衰退していった。明治5年(1872)には、本芝・芝金杉で東京府の許可と鑑札の交付を受けた魚市場が開かれたが、規模は小さく、後に廃止されている。

富国強兵政策の下、先進的な諸外国の技術を取り入れるために明治3年(1870)に工部省が芝区(現在の港区)内に設立された。翌年にはその所管である官営工場として赤羽製作所が芝赤羽町(現三田1丁目)に建設され、諸機械や蒸気機関などを製作した。これを契機に芝区の海岸沿いには民営工場が建設され始め、富国強兵政策に基づいた軍需産業が隆盛し、明治27年(1894)の日清戦争、明治37年(1904)の日露戦争を経て急速に成長した。

これら工場により芝浦を中心とした臨海地域で形成されつつあった工業地帯は、大正3年(1914)から始まった第一次世界大戦による好況と共に、芝浦方面が物資輸送の面で重要な位置を占めるようになり、工場数の増加や規模が拡大し、東京府でも指折りの工業地帯となった。

③大正末～戦中の工業地帯発展と近代都市整備

大正12年(1923)の関東大震災によって壊滅的な被害を受けた東京は、震災復興事業の一つとして、港区域において東京築港を進めた。大正14年(1925)の日の出棧橋、昭和7年(1932)の芝浦岸壁、昭和9年(1934)の竹芝棧橋の完成を経て、昭和16年(1941)に東京港が誕生している。棧橋の建設によって大型船舶の係留が可能となり、物資の保管施設設置のための埋立地造営が進むと、芝浦を中心とする地帯での工場の集積はさらに加速し、昭和6年(1931)の満州事変を経て、昭和

16年(1941)に開戦したアジア・太平洋戦争によって、軍需工業地帯としてさらなる発展を遂げた。

また、現在の港区は、震災直後に始まった復興計画によって、東京市による区画整理施行区域とされ、区画整理の他に、土地利用、市街地建築物の利用等にわたる事業が進められ、アスファルト舗装による道路や、鉄筋コンクリート造のビル建設によってオフィス街が形成され始める。

④戦後～現代のウォーターフロントの都市としての発展

終戦後は、工業地帯の保管施設が米軍の補給基地と使用された。空襲によって人的・物的被害を受けた東京では、戦後復興の一環として都内の区の再編が進められ、昭和22年(1947)に現在の港区が誕生する。

高度経済成長期には、昭和39年(1964)の東京オリンピックに先立って、人口や交通量の増加に対応するため、区内で首都高速道路や青山通り(国道246号)が整備され、より現代的な街並みが形成されていった。

一方で、近世からの雑魚場を支えていた東京湾内湾での漁業は、埋め立てや水質汚染などの海洋環境の変化、漁業権放棄等により大きく変化した。昭和45年(1970)には第5橋梁があった場所の雑魚場と呼ばれていた船だまりも埋め立てられ、現在は本芝公園となっている。

近年は、海岸埋立地の拡大に伴って、旧来の埋立地に立地する港湾倉庫群を活かした商業施設・レジャー施設への転用事業や、都心部に近接する立地を活かした高層集合住宅等の建設事業が盛んに行われ、ウォーターフロントの都市イメージを発信するまちとして発展を続けている。



図 2-4-30 : 昭和 37 年 (1962) 頃の雑魚場
(港区立郷土歴史館蔵)

[参考文献]

- 石井満 1952 『日本鉄道創設史話』 法政大学出版局
- 運輸省 50 年史編纂室 1999 『運輸省五十年史』
- 老川慶喜 2014 『日本鉄道史 幕末・明治編』 中公新書
- 老川慶喜 2016 『日本鉄道史 大正・昭和戦前編』 中公新書
- 老川慶喜 2019 『日本鉄道史 昭和戦後・平成編』 中公新書
- 大隈重信 1907 『開国五十年史 上巻』 開国五十年史発行所
- 大谷文子 1998 「高輪 2 丁目検出石垣の調査」 『港区文化財調査集録 第 4 集』 港区教育委員会
- 鹿児島県 1909 『鹿児島築港誌』
- 鹿児島県土木課 1934 『鹿児島県維新前土木史』
- 柏原宏紀 2022 「日本初の鉄道建設過程に関する一考察—高輪築堤を中心に」 『神園』 明治神宮国際神道文化研究所、第 28 号
- 川上幸義 1967 『新日本鉄道史 上』 鉄道図書刊行会
- 桑原真人・田中彰 2000 『平野弥十郎幕末・維新日記』 北海道大学図書刊行会
- 斉藤進 2014 『鉄道考古学事始・新橋停車場（シリーズ「遺跡を学ぶ」096）』 株式会社新泉社
- 財団法人東京都教育文化財団 1997 『汐留遺跡（第 1 分冊）—旧汐留貨物駅跡地内の調査—』 東京都埋蔵文化財センター
- 財団法人東京都生涯学習文化財団東京都埋蔵文化財センター 1999 『地域展「汐留遺跡にみる江戸・東京」汐留遺跡 発掘された日本列島展 99—新発見考古速報展』 株式会社ジャパン通信情報センター
- 汐留地区遺跡調査会 1994 『汐留遺跡—汐留遺跡埋蔵文化財発掘調査速報—』
- 鈴木淳 他 2002 『工部省とその時代』 山川出版社
- 高山優 2005 「芝四丁目 旧雑魚場地区埋蔵文化財有無確認試掘調査報告」 『港区埋蔵文化財調査年報 2 平成 15 年度の調査他』 港区教育委員会
- 竹内理三 1979 『角川日本地名大辞典 13 東京都』 角川書店
- 田中時彦 1963 『明治維新の政局と鉄道建設』 吉川弘文館
- 帝国鉄道協会 1899 『帝国鉄道協会会報第一巻第四号』
- 逓信省鉄道局 1892 『鉄道線路各種構造物明細帳』
- 鉄道掛・鉄道寮 1870～1877 『鉄道寮事務簿 巻一』 鉄道博物館蔵
- 鉄道作業局工務部 1901 『規程類聚附録』
- 東京都 1961 『東京市史稿 市街編 第 51』
- 東京都港区役所 1960 『港区史 下巻』
- 東京都港区役所 1979 『新修港区史』
- 東京府 1870 『明治三年 鉄道一件（鉄道築造書類綴込）』（東京都公文書館蔵）
- 東京府 1871 『明治四年 鉄道一件』（東京都公文書館蔵）
- 新田栄治 2019 「薩英戦争の考古学」 『鹿児島考古』 鹿児島県考古学会、第 49 号
- 日本建設業協会 1967 『日本鉄道請負業史 明治編』
- 日本国有鉄道 1962 『工部省記録 鉄道之部 巻一』
- 日本国有鉄道 1969 『日本国有鉄道百年史 第 1 巻』
- 日本国有鉄道 1970 『日本国有鉄道百年史 第 2 巻』
- 日本国有鉄道 1972 『日本国有鉄道百年史 第 4 巻』
- 日本国有鉄道 1972 『日本国有鉄道百年史 第 6 巻』
- 日本国有鉄道 1972 『日本国有鉄道百年史 第 8 巻』
- 原田勝正 1989 「品川における鉄道網の発展—その歴史と問題点—」 『品川歴史館紀要』 品川区立品川歴史館、第 4 号
- 福田敏一 2004 『新橋駅発掘 考古学からみた近代』 雄山閣

- 松田明浩 2012 「鹿児島築港の生き証人『鹿児島港旧石積防波堤』『Consultant』建設コンサルタンツ協会、254号
- 松山恵 2022 「明治初年東京における武家地処分と鉄道敷設事業」『駿台史学』駿台史学会、第176号
- 港区教育委員会 2022 『概説 高輪築堤』
- 港区総務部総務課 2020 『図説 港区の歴史』
- 港区総務部総務課 2021 『港区史 通史編 近世 下』
- 港区立港郷土資料館 2005 『開港150周年記念資料集 江戸の外国公使館』
- 横須賀鎮守府 1893 『横須賀造船史』
- 吉田伸之 2022 「芝浦・高輪海岸の地帯構造と鉄道一件」『都市史研究』都市史学会、9

5. 遺構発掘調査の状況

(1) 旧新橋停車場跡

本稿は、斉藤進著「発掘調査にみる旧新橋停車場跡と高輪築堤跡の姿」（港区立郷土歴史館特別展図録『鉄道開業 150 周年記念人物でみる日本の鉄道開業』所収 2022）を基に、港区教育委員会が執筆した。

①調査に至る経緯

旧新橋停車場跡は汐留遺跡（港区遺跡No.98）として周知の埋蔵文化財包蔵地に登録されている。遺跡は東京都港区東新橋 1 丁目 5 他、現在の J R 新橋駅の東に位置しており、地表の標高は 3 ～ 4 m ほどの低地に立地する。平成 2 年（1990）港区教育委員会によって確認調査が行われ、旧新橋駅のホームの一部の石積が検出された。本格的な発掘調査は、日本国有鉄道清算事業団所有地を中心とした再開発事業を契機とし、平成 3 年（1991）6 月～平成 13 年（2001）3 月の期間で実施された。調査面積は 30.9 h a におよぶ。

②遺跡の概要

この地は、縄文海進によって旧本郷台地先端が削られ、中世までに平川や隅田川の土砂が堆積し砂州が広がった土地である。江戸前島と呼ばれ、汐留の北、現在の中央区あたりまで張り出すこととなった。徳川家康が江戸に入府する頃、汐留の地は、江戸前島の先端の海浜に近い場所だったと考えられ、西側には日比谷の入江が、東側には江戸湊が広がる地形となっていた。寛永 9 年（1632）の「武州豊嶋郡江戸庄図」によると汐留東側の日比谷の入江は埋め立てられ、東海道筋と大名屋敷が広がっている。汐留付近には、北側に龍野藩邸ができていたものの、南側は江戸湊の海浜であった。

その後、龍野藩邸の南に隣接する土地に仙台藩邸、続いて会津藩邸ができるが、この海浜を屋敷地にするにあたり、土が波に流されるのを防ぐ土留め工事の遺構が見つかった。さらに、17 世紀後半には東側に浜御殿が完成するなど、海側の屋敷地化が進んだ。北から龍野藩脇坂家、仙台藩伊達家、会津藩松平家（保科家）がならび、その南には江川太郎佐衛門大小砲習練場があった。この海浜に並ぶ広大な大名屋敷等が、後の汐留が鉄道用地として活用される。

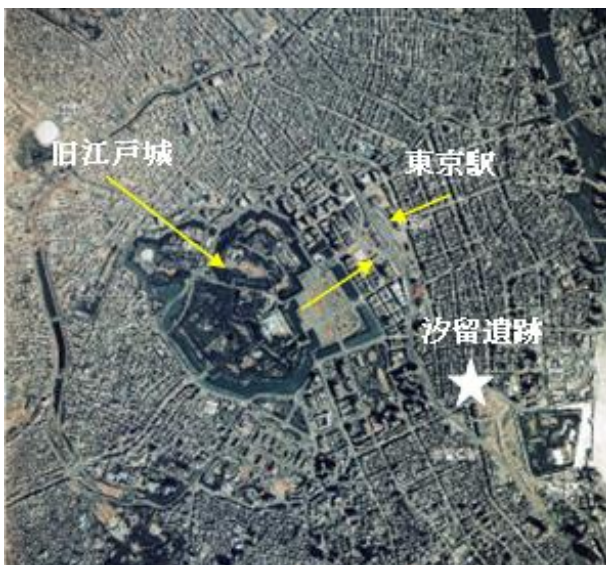


図 2-5-1：汐留遺跡の位置（空撮）



図 2-5-2：江戸時代末期の遺跡周辺
（港区立郷土歴史館蔵）

③確認された新橋駅構内の遺構

遺構平面図（図 2-5-5）のとおり、夥しい数の基礎遺構が検出されている。駅舎やプラットホーム（乗降場）のほか、各種諸施設が建設された。創業時の新橋・横浜間の鉄道施設の費用や内容を記した「従東京新橋至横浜野毛浦鉄道諸建築費用綱目」（帝国鉄道協会 1899）によれば、客車庫、荷物庫、荷物積所、板庫、石炭庫、機関車庫、インジニール（エンジニア）官舎と厩、外国人職官舎、機関車修復所、水溜、大車台（機関車用転車台）、三ツ車台（貨車用転車台）、厩などがあったことがわかる（図 2-5-3、図 2-5-4）。これらのほとんどが調査によって確認されている。

名称	内容	規模(桁行)	規模(梁間)	着工(明治)	竣工(明治)
ステーション 西洋二階建 外壁石壁	駅舎本屋(西洋造二階建二棟)	68尺8寸	31尺6寸	4年3月31日	4年11月14日
同所二棟間 平屋 屋根垂鉛張 明り取硝子	駅舎平屋(本屋二棟間平屋)	8間	8間	4年9月2日	5年4月30日
ステーション 便所	駅舎(便所二か所)	26尺7寸	15尺5寸	5年6月2日	5年7月30日
乗車場 上家付屋根垂鉛 柱其外ベンキ塗	乗車場(プラットホーム)	500尺	22尺	4年12月10日	5年6月30日
第一番 客車庫 外壁石壁造	客車庫	120尺	45尺6寸5分	4年7月21日	5年5月4日
第三番 荷物庫 外壁石壁造	荷物庫	150尺	50尺6寸5分	4年7月21日	5年5月4日
同付属 荷物積所	荷物積所(荷物庫付属)	150尺	22尺	4年7月21日	5年6月14日
第四番 板庫	板庫	200尺	60尺	4年7月21日	4年10月14日
第五番 石炭庫 外壁煉瓦造 前後椽側 後登楼下共	石炭庫	85尺	17尺	5年1月7日	5年7月30日
第六番 機関車庫 但扇面形	機関車庫(扇面形)	前81尺5寸後134尺	67尺5寸	4年11月26日	5年7月30日
インジニール官舎 西洋二階建	インジニール官舎(西洋造二階建)	不明	不明	4年2月21日	4年8月7日
インジニール付属 厩	厩(インジニール官舎付属)	10間	2間	4年4月3日	4年6月18日
工夫外国人一番官舎 西洋造二階建 煮炊所共	工夫外国人官舎(西洋造二階建)	12間、6間	3間半、2間	5年3月6日	5年5月27日
第八番 機関車修復所	機関車修復所	150尺	30尺	5年2月17日	5年7月
水溜	水溜	円径13尺8寸	高8尺	5年3月10日	5年7月30日
大車臺	大車臺(機関車用転車台)	円径40尺	深4尺	4年12月23日	5年6月20日
三ツ車臺	三ツ車臺(貨車用転車台)	円径12尺5寸	深2尺	5年1月7日	5年2月25日

図 2-5-3：創業時の新橋停車場の諸施設

(港区立郷土歴史館 2022『人物で見る日本の鉄道開業』より引用)

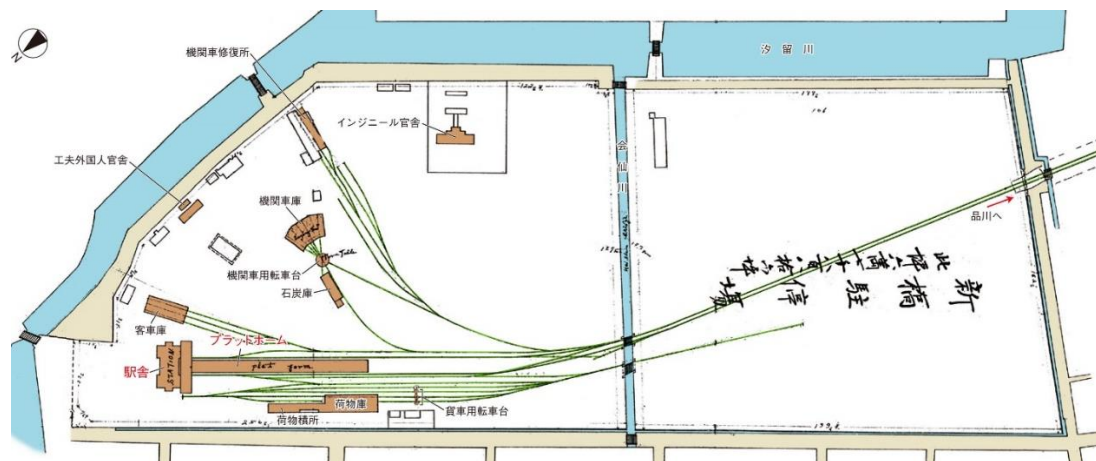


図 2-5-4：創業時の構内図

(斉藤進 2014『鉄道考古学事始・新橋停車場 (シリーズ「遺跡を学ぶ」096)』株式会社新泉社より引用)

④新橋駅舎とプラットホーム

開業時の駅舎施設等は、表層から10～20cm下でその基礎の石積が出土した。旧新橋駅舎とプラットホームの基礎の石積は、ほぼ開業期の平面形状のまま残っていることがわかった。

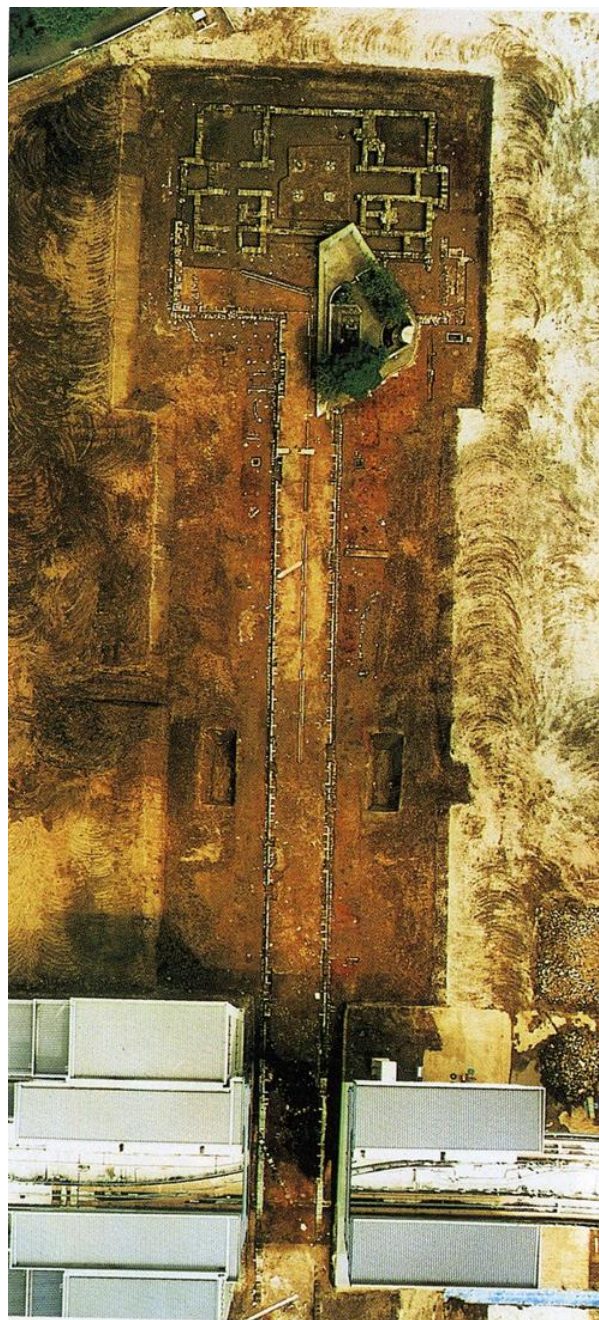
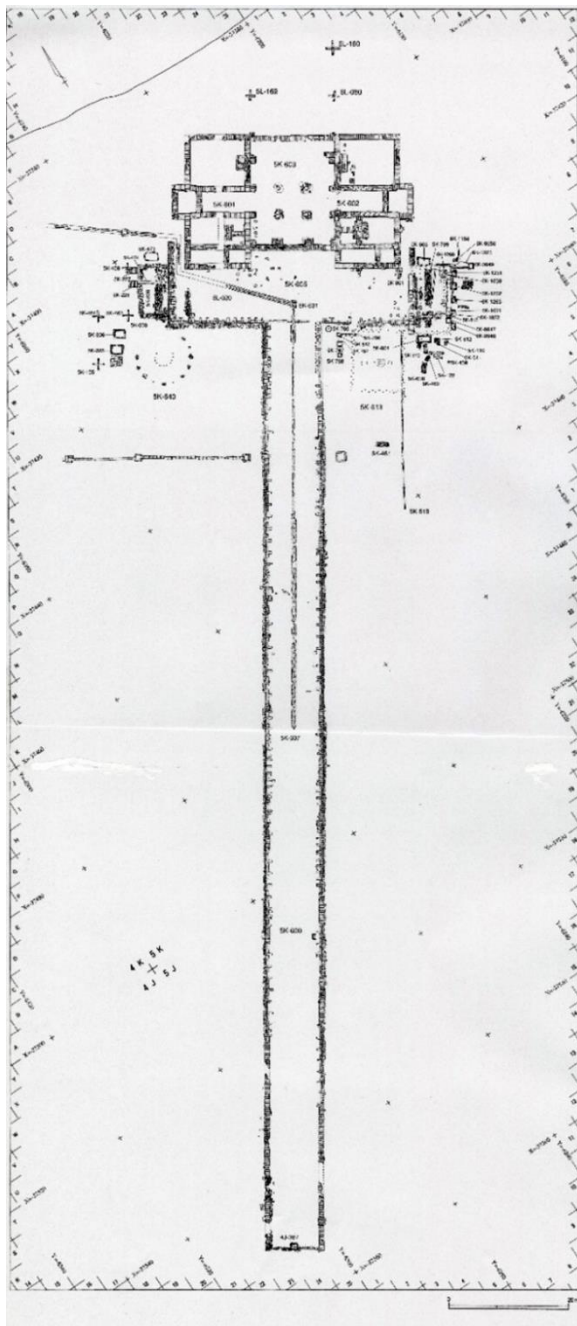


図 2-5-6 : 駅舎とプラットホーム平面図

図 2-5-7 : 駅舎とプラットホーム俯瞰写真 (合成)

(図 2-5-6, 7 東京都埋蔵文化財センター『東京都埋蔵文化財センター遺跡報告集 汐留遺跡』より引用)

駅舎の石積基礎は部分的に壊されていたが、長辺（正面側）35.5m、短辺（駅舎側面）22.0mの調査規模であった。記録に残る2棟の本屋の桁行と平屋の幅を加えると111尺2寸（33.7m）なので発掘調査で確認した基礎幅が一回り大きいことがわかる。また、短辺も同様である（図 2-5-8）。本屋2棟の基礎は、幅1m、深さ1.2mほどの布掘りの中に、長さ2間（3.6m）の丸太杭を2本単位で列状に打ち込み、両杭の頭に枕木をのせ銚（かすがい）で固定している。杭の間には大きな礫を置き、その周囲を礫で固めている（図 2-5-12、図 2-5-13）。布掘り内は瓦片と割栗石で充填させ、

突き固めたうえで基礎石を積み上げており、極めて堅固な構造であった。杭の間隔は 30 cm と 60 cm の部分があった。このことから 2 棟の建物には約 1,000 本の杭が使われていると想定される。

基礎石の積み方は凝灰岩製の長方体の切石を用いて、小口面と長手面とが段毎に交互に積まれている。切石の小口面は、台形状で下段の 1 段と 4 段目の石が 2・3 段の石より若干大きいものが意図的に使われている。また、最も残りの良い箇所では 5 段が残っていたが、本来は 4 段目までが土中に埋まる基礎部分にあたり、5 段より上は地上部分と考えられる（図 2-5-10、図 2-5-14）。

2 棟の駅舎を繋ぐ平屋は、出入り口のステップ部を除いたコンコースまでの間で、間口・奥行き共に 8 間×8 間（14.0m×14.0m）である。平屋部分の基礎は、16 本の柱を支える基礎があったと考えられるが、そのうち 12 本の基礎を確認した（図 2-5-8）。中央部の 4 基礎は円礫を使う基礎で、他は左右 2 棟同様に凝灰岩製の長方形の切石を用いている。コンコースとの境に基礎石列が確認されている。同じく出入り口側ステップとの境界にも基礎石列があったと考えられるが一部を除いて後世に取り除かれている。

平屋の前面には駅舎に入る階段（ステップ）があったが、そのほとんどが取り除かれた状態であった。しかし、西側に偏った地点に 1 段目の 3 個のステップが奇跡的に残っていた（図 2-5-15）。

平屋とプラットホームを繋ぐ空間（コンコース）は 3 か所の上屋として造られている。その東西幅は駅舎のそれよりは広く、約 40m 弱の規模である。コンコースに該当する周囲の石積はプラットホームの石積基礎と同様である。このコンコースの左右に張り出して便所が設置されている。

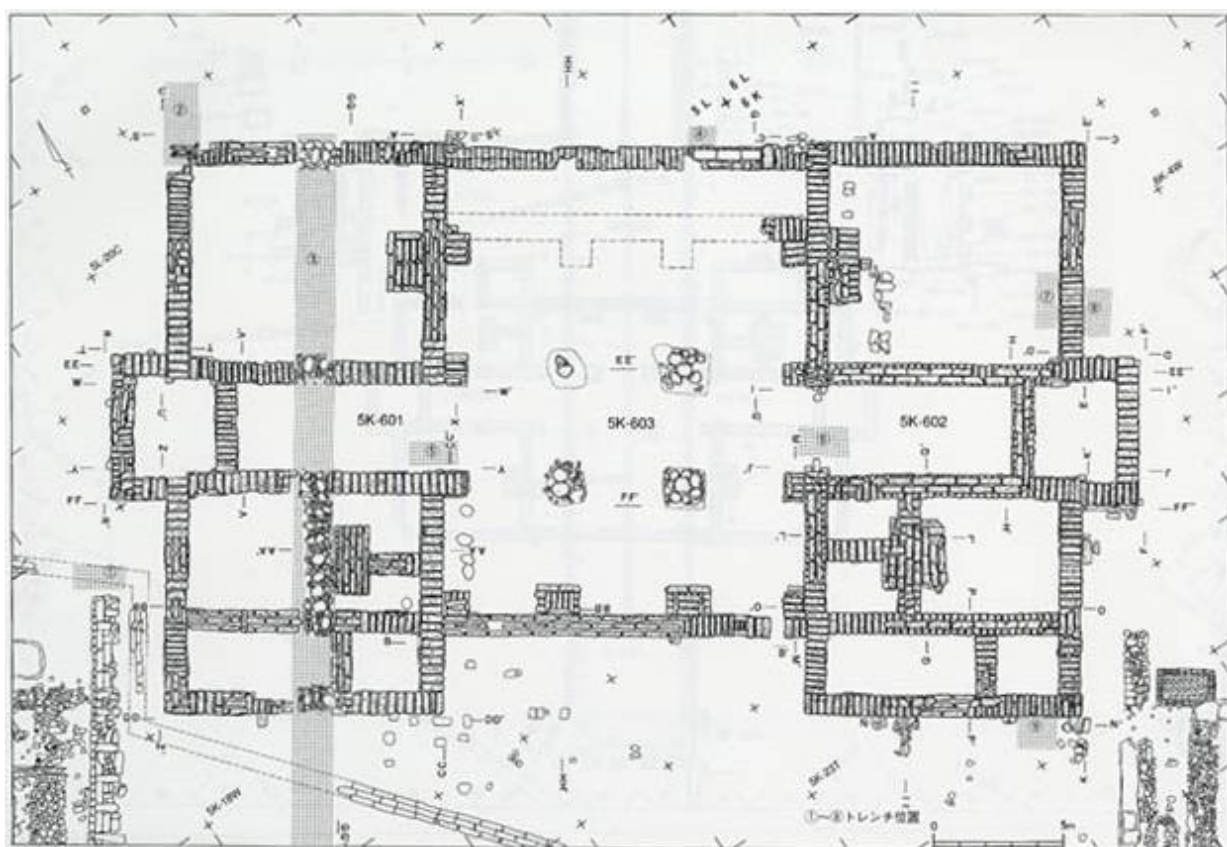


図 2-5-8：駅舎・平屋部分平面図

（財団法人東京都生涯学習文化財団東京都埋蔵文化財センター2000『東京都埋蔵文化財センター 調査報告 79 集 汐留遺跡Ⅱ（第5分冊）』より引用）

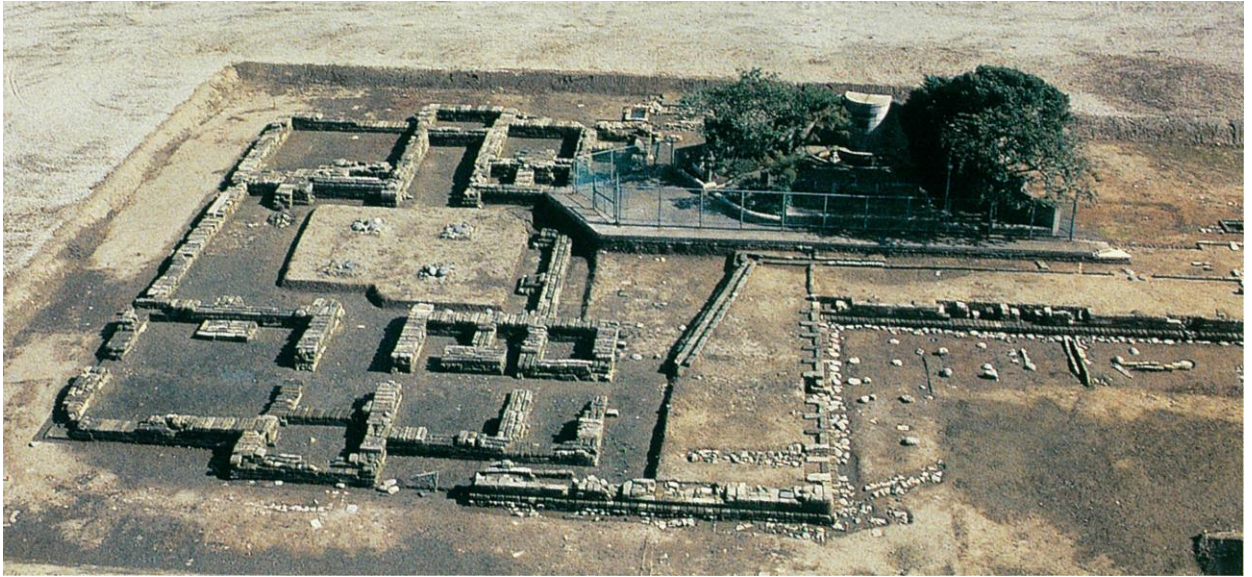


図 2-5-9：駅舎・平屋・コンコース・プラットフォーム部分

(財団法人東京都生涯学習文化財団東京都埋蔵文化財センター1999『発掘された日本列島'99 一新発見考古速報展』より引用)

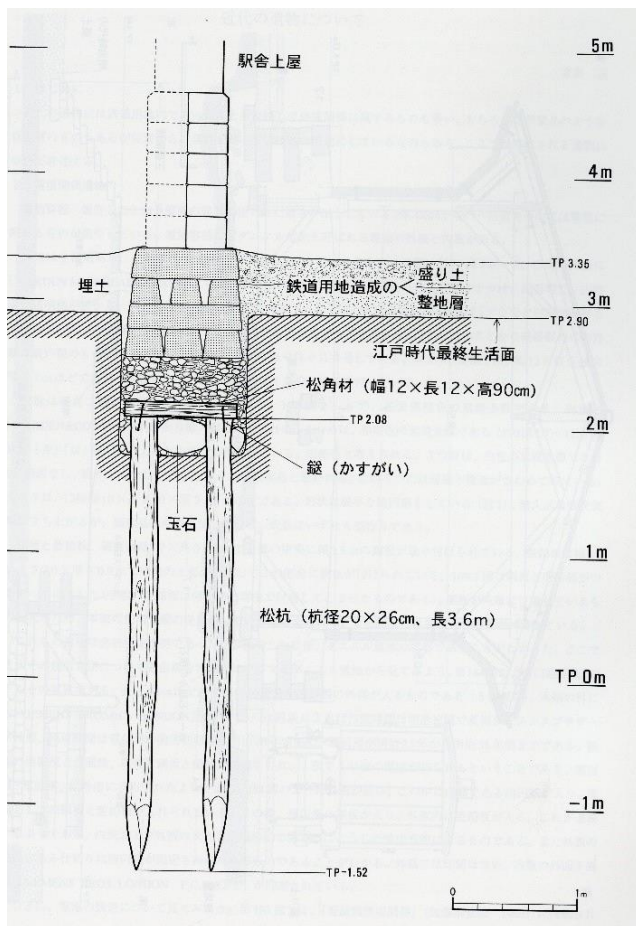


図 2-5-10：駅舎の基礎構造図



図 2-5-11：駅舎の基礎構造

(図 2-5-10, 11 東京都埋蔵文化財センター『東京都埋蔵文化財センター遺跡報告集 汐留遺跡』より引用)



図 2-5-12 : 駅舎の基礎構造



図 2-5-13 : 駅舎の基礎構造



図 2-5-14 : 駅舎の基礎石積



図 2-5-15 : 駅舎の入口部の 1 段目のステップ



図 2-5-16 : コンコースの基礎



図 2-5-17 : プラットホームの基礎石積

(図 2-5-12~17 東京都埋蔵文化財センター『東京都埋蔵文化財センター遺跡報告集 汐留遺跡』より引用)

プラットフォームは長さ 151.5m、幅 91mの基礎が確認でき、規模が記録と一致していることがわかった。基礎構造は、最下段に径 30~50cmほどの円石を置き（江戸時代の藩邸で使われた建物の礎石を再利用）、この上に切石を積み上げている。切石の石組は、最下段を小口面を揃えて横組みに並ばせ、その上の段からは小口面と長手面を交互に並べて積み重ねている（図 2-5-17）。現存する石積は 5 段で、本来はこの上に笠石と呼ばれる石があるが残存していなかった。コンコースからホームの 90m までは屋根が設けられていたため、T 字形の掘り込みと基礎石が 2 列確認されている（図 2-5-18）。また、ホーム中央には石組みの排水溝が作られている。

文献にホームの高さが「四尺」とあるのは、最下段の石段を除いた笠石までの高さを表記したものと考えられる。

図 2-5-19 はプラットフォーム断面構造を復元したものである。

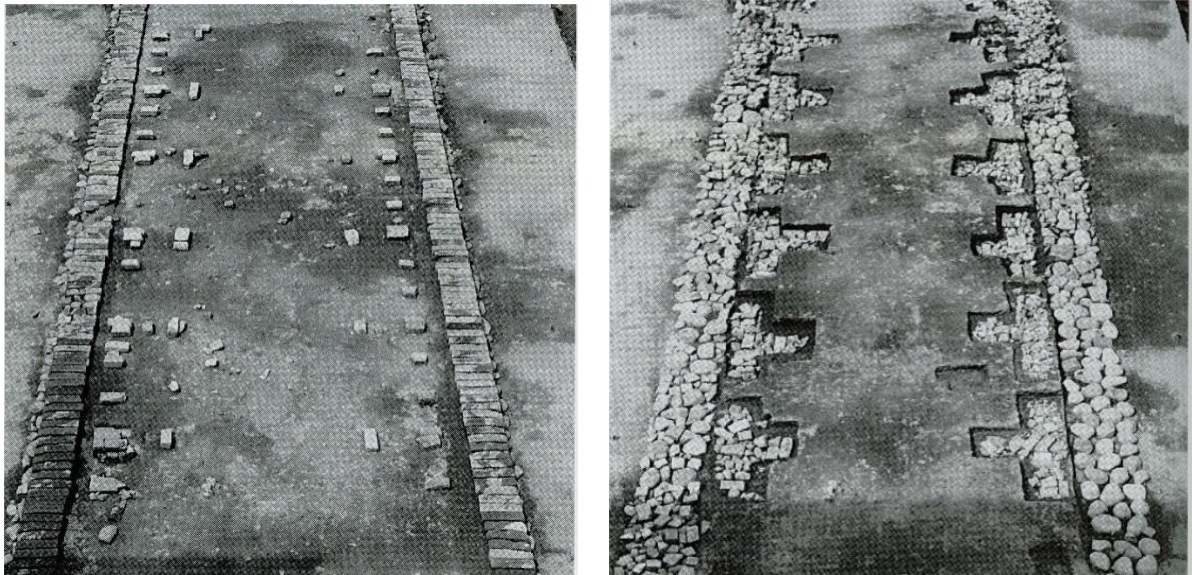


図 2-5-18 : プラットホームの屋根基礎検出状態 (左 : 上部、下 : 下部)

(東京都埋蔵文化財センター『東京都埋蔵文化財センター遺跡報告集 汐留遺跡』より引用)

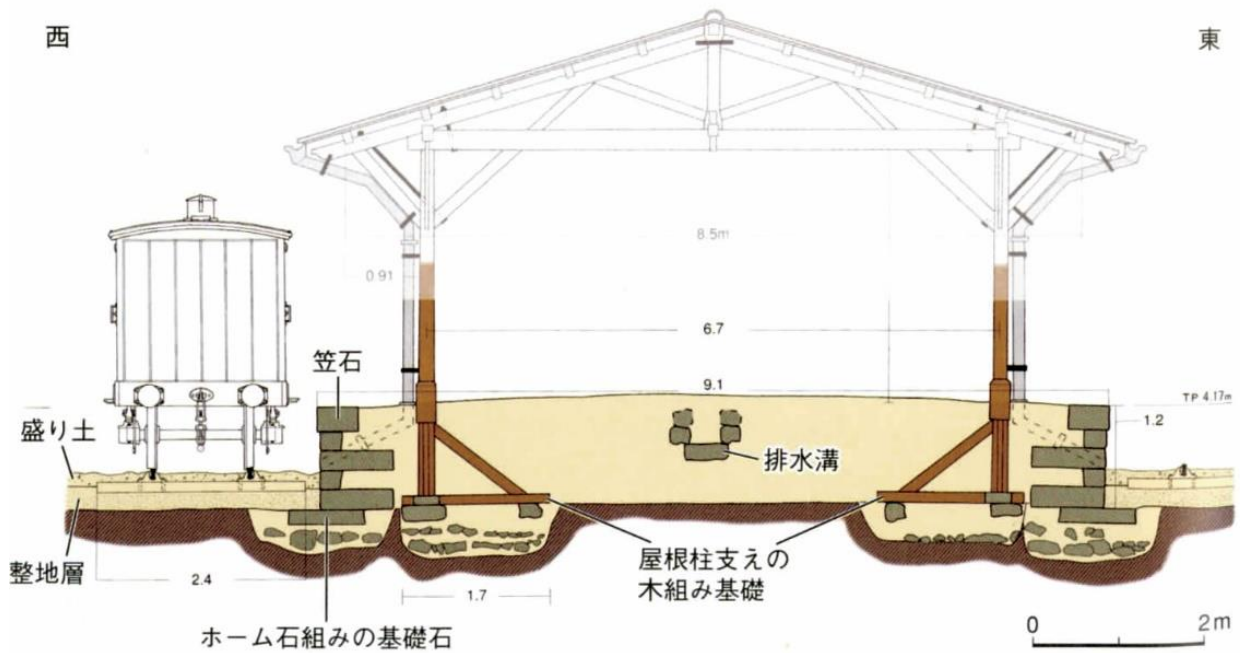


図 2-5-19 : 駅舎・プラットホーム断面構造復元図

(斉藤進 2014『鉄道考古学事始・新橋停車場 (シリーズ「遺跡を学ぶ」096)』株式会社新泉社より引用)

⑤機関車用転車台

ホーム南の本線から支線で東向きに引き込まれた先、構内中央部の位置で機関車用転車台跡が検出された。背後には機関車庫が配置されている (図 2-5-5)。確認した転車台の遺構は、円形の基礎部分である。回転軸などは残っていないものの、記録にある「径 40 尺」とほぼ合う規模である。その位置から開業時のもので、大正初期まで使われていたと考えられる。

遺構の内径は 12.2m、凝灰岩製の切石を積み上げて円形に構築されている (図 2-5-21)。残存していた高さは 3 段で 1m ほどであったが、本来は「四尺」(1.2m) とあるので 4 段積みと想定される。底面は厚さ 10cm ほどのコンクリートが打たれていた (図 2-5-22)。表面は平滑であるが、断面は多くの砂利 (小礫) が混入されていた。底面の中央には回転軸が設けられた一辺 2.5m ほどの方

形の掘り込みがあった。その周囲に排水用の溝が巡っていた。排水は溝から煉瓦製の柵に集め、底面の下に鉄管と土管を繋いで施設外へ排水している。軸用の掘り込みの底にもコンクリートが打たれており、その中央に大振りの杭の頭が見えていた。コンクリート基礎の下に、長さ2 m前後の捨て杭が1828本打ち込まれていた。この杭は、中央の回転軸部分と外周のレールと外壁が載る、重量の掛かる部分に打ち込まれていた（図2-5-23）。

図2-5-20：機関車用転車台
周辺の遺構群

（東京都埋蔵文化財センター『東京都埋蔵文化財センター遺跡報告集 汐留遺跡』より引用）

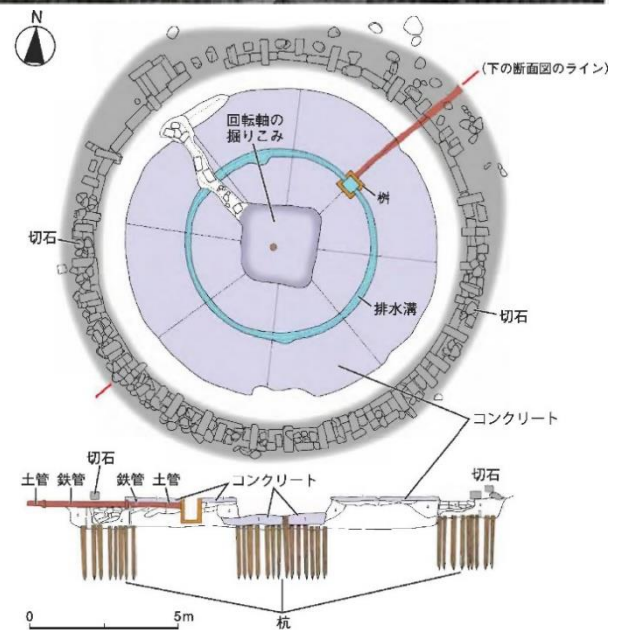
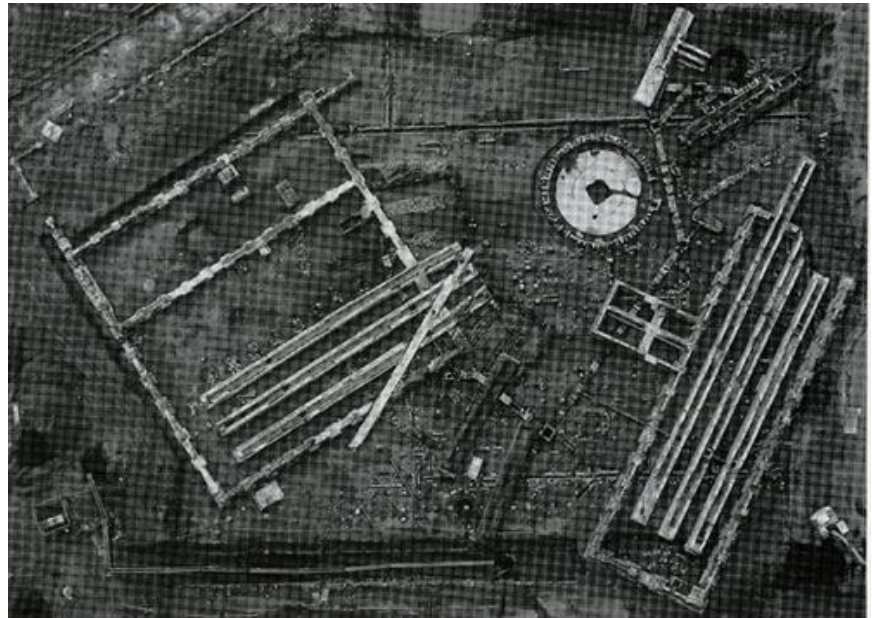


図2-5-21：機関車用転車台実測図

（斉藤進 2014『鉄道考古学事始・新橋停車場（シリーズ「遺跡を学ぶ」096）』株式会社新泉社より引用）



図2-5-22：機関車用転車台の基礎コンクリート



図2-5-23：機関車用転車台の基礎杭

（図2-5-22, 23 東京都埋蔵文化財センター『東京都埋蔵文化財センター遺跡報告集 汐留遺跡』より引用）

⑥機関車庫

転車台の背後にある開業時の機関車庫は、扇形で長辺約 42m、短辺 24m、奥行き 20mの規模であった（図 2-5-24）。外壁部の基礎は、凝灰岩製の切石積 3・4 段が残っており、小口面と長手面を交互に積んでいた。切石の下部幅 70 c m ほどが布掘りされて、最も下部に長さ約 2 m の杭が 2 本単位で打ち込まれ、頭に枕木をのせ鋸で固定されていた。その上に大きな角石が数段のるものであった。この基礎構造は、駅舎の基礎部分と同様である。内部には 6 本の帯状の基礎が確認された。幅 1 m ほどの捨て杭と割栗石が残り、上部は残らず不明であるが、この上にレールが敷かれ、車庫の前の転車台で機関車は回転されて、車庫へ出入りするものと考えられる。

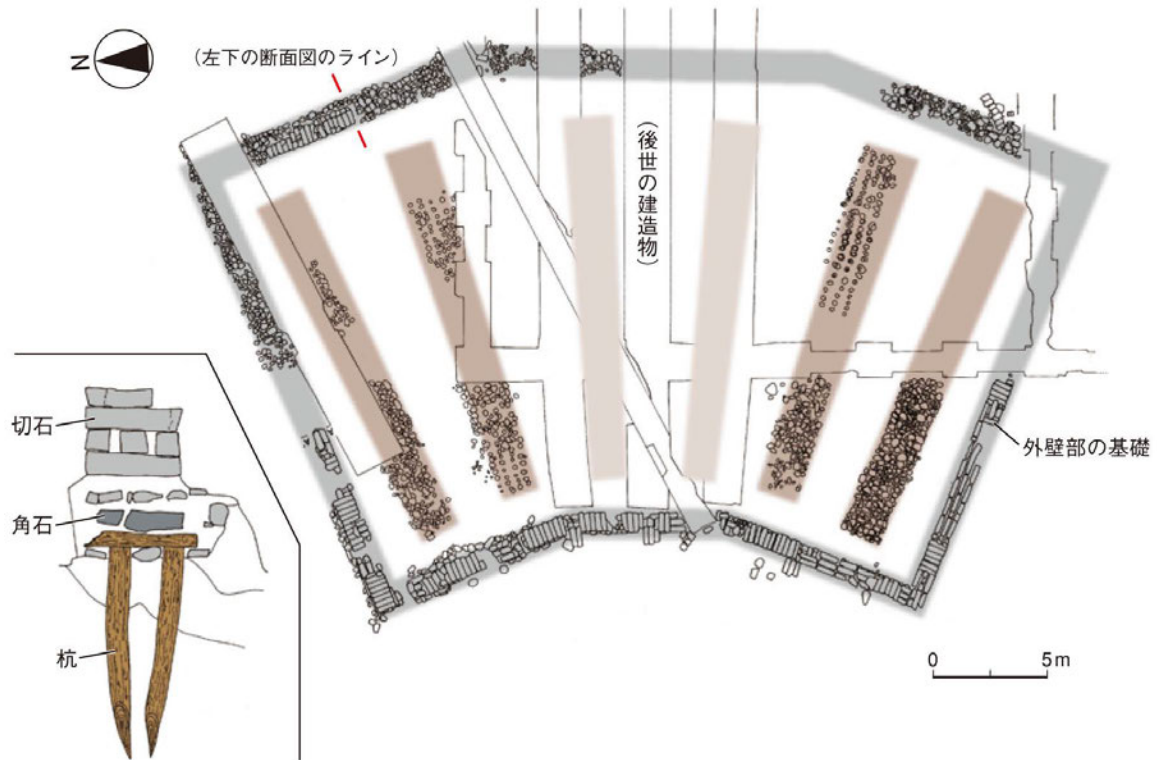


図 2-5-24 : 機関車庫実測図

(斉藤進 2014 『鉄道考古学事始・新橋停車場 (シリーズ「遺跡を学ぶ」096)』株式会社新泉社より引用)

⑦出土遺物

多種多彩な遺物が出土している。乗車券（図 2-5-25）とパンチ（改札鋏）をはじめ、双頭レールとチェアー（座鉄）（図 2-5-27、図 2-5-28）、チェッキ（手荷物預かり引換え票）、郵便錠、車両のプレート、工具（ゲージ、定規、タガネ、ヤスリ、スパナ、ハンマー、ニッパー、ヤットコ等）、西洋食器類、ガラス瓶やボトル（輸入製）、汽車土瓶（図 2-5-26）等がある。



図 2-5-25 : 乗車券



図 2-5-26 : 汽車土瓶

(図 2-5-25, 26 東京都埋蔵文化財センター『東京都埋蔵文化財センター遺跡報告集 汐留遺跡』)



図 2-5-27 : 双頭レール



図 2-5-28 : チェア



図 2-5-29 : 犬釘

(図 2-5-27～29 東京都埋蔵文化財センター『東京都埋蔵文化財センター遺跡報告集 汐留遺跡』)

⑧まとめ

ア. 地質と構造について

この敷地は、江戸時代に湿地帯を大規模な土留め等を用いた工事で埋め立てられて造られた土地である。この海浜に造られた敷地には、江戸時代に北から龍野藩脇坂家、仙台藩伊達家、会津藩松平家の大名屋敷がおかれ、明治に入ると鉄道用地として活用された。江戸から明治期、近世から近代への転換期を、土地利用の観点からたどることのできる象徴的な遺跡といえる。

イ. 鉄道諸施設の建設

新橋停車場には、遺構からもわかるとおり、駅舎とプラットフォームだけではなく、車庫、転車台、鉄道車両を直す工場、機関車の動力となる石炭、水などを貯蔵する施設、職工官舎など、鉄道を動かすために必要なあらゆる施設が設置され、それらの施設が時代と共に増設された様相が明らかとなった。黎明期の鉄道関連施設が集積された多様な遺跡といえる。

ウ. 新橋停車場に用いられた技術について

レンガやセメントといった、当時（明治初期）の日本国内における最先端の素材が使われていたことが確認でき、イギリスから輸入した機関車・レール類などを利用して日本の鉄道事業が開始されていたことがわかる一方、日本の在来土木・建築技術も活かされていること等、イギリスの技術だけで成立している事業ではないことが明らかとなった。また、鉄道関連遺構と共に土木・建築技術など、インフラ技術の進歩も年代ごとの変遷を追うこともできる遺跡であった。

なお、旧新橋停車場は、大正3年（1914）の東京駅開業に伴い、貨物専用駅・汐留駅と、名称と用途を変えて利用されるようになった。なお、鉄道関連工場は品川区大井へ移され、車庫は、現在高輪ゲートウェイ駅前で行われている開発地域にあった車両基地へ順次移されていった。本遺跡は、東京の鉄道の発展と共に用途を変えた施設といえ、明治から大正期にかけての日本及び東京の鉄道の変遷を今に伝える貴重な遺跡といえる。

(2) 高輪築堤跡

①発掘調査の状況

平成31年(2019)4月2日、JR東日本の品川駅改良工事において石垣の一部が発見されたことに伴い、令和元年(2019)5月から6月まで当該石垣の緊急発掘調査が実施された。その後、事業用地(品川開発プロジェクト第I期エリア)内における埋蔵文化財の有無及び残存状況を確認するために、令和2年(2020)2月から4月までに4か所で試掘調査を実施し、その結果を踏まえ、同年8月から遺構の残存状況の確認を目的とした調査を実施した。また、第2東西連絡道路における下水道整備箇所については、下水・污水管設置工事に伴う記録保存調査を令和2年9月から12月にかけて実施している。

これらの調査結果を受けてJR東日本は令和3年(2021)4月21日に、確認された遺構の場所ごとに現地保存、移築保存、記録保存の方針を決定し、現地保存が決定した箇所が同年9月17日に史跡指定された。

史跡指定以後も、計画対象範囲内の品川開発プロジェクト第I期エリアの1～4街区を中心に記録保存のための発掘調査を令和3年5月より実施している。

また、第I期の範囲の南側においても、環状4号線事業地区と品川駅改良事業地区(仮斜路部、荷捌き部)で記録保存調査を既に実施している。

表 2-5-1 : 発掘調査の状況

令和4年(2022)8月3日時点

調査地点	調査期間	調査規模	備考
1街区	令和3年(2021)5/24～令和4年(2022)1/14	4,148 m ²	
2街区	令和3年(2021)6/21～令和4年(2022)8/3	3,508 m ²	
第2東西連絡道路地区	令和2年(2020)9/1～令和2年(2020)12/22	575 m ²	
3街区	令和3年(2021)5/24～令和3年(2021)11/5	1,665 m ²	
4街区	令和3年(2021)5/10～令和4年(2022)2/7	9,823 m ²	
環状4号線事業地区	令和3年(2021)9/27～令和3年(2021)10/28	112 m ²	環状第4号線の橋脚建設工事に伴う調査(B2ベント部)
	令和3年(2021)9/27～令和4年(2022)2/16	279 m ²	環状第4号線の橋脚建設工事に伴う調査(P10橋脚部)
品川駅改良事業地区	令和元年(2019)5/23～令和元年(2019)6/3	157 m ²	物流地下施設整備(物流地下通路建設)に伴う調査
	令和3年(2021)4/19～令和3年(2021)9/29	621 m ²	物流地下施設整備(仮斜路建設)に伴う調査
	令和3年(2021)3/1～令和3年(2021)6/11	568 m ²	物流地下施設整備(荷捌き部建設)に伴う調査

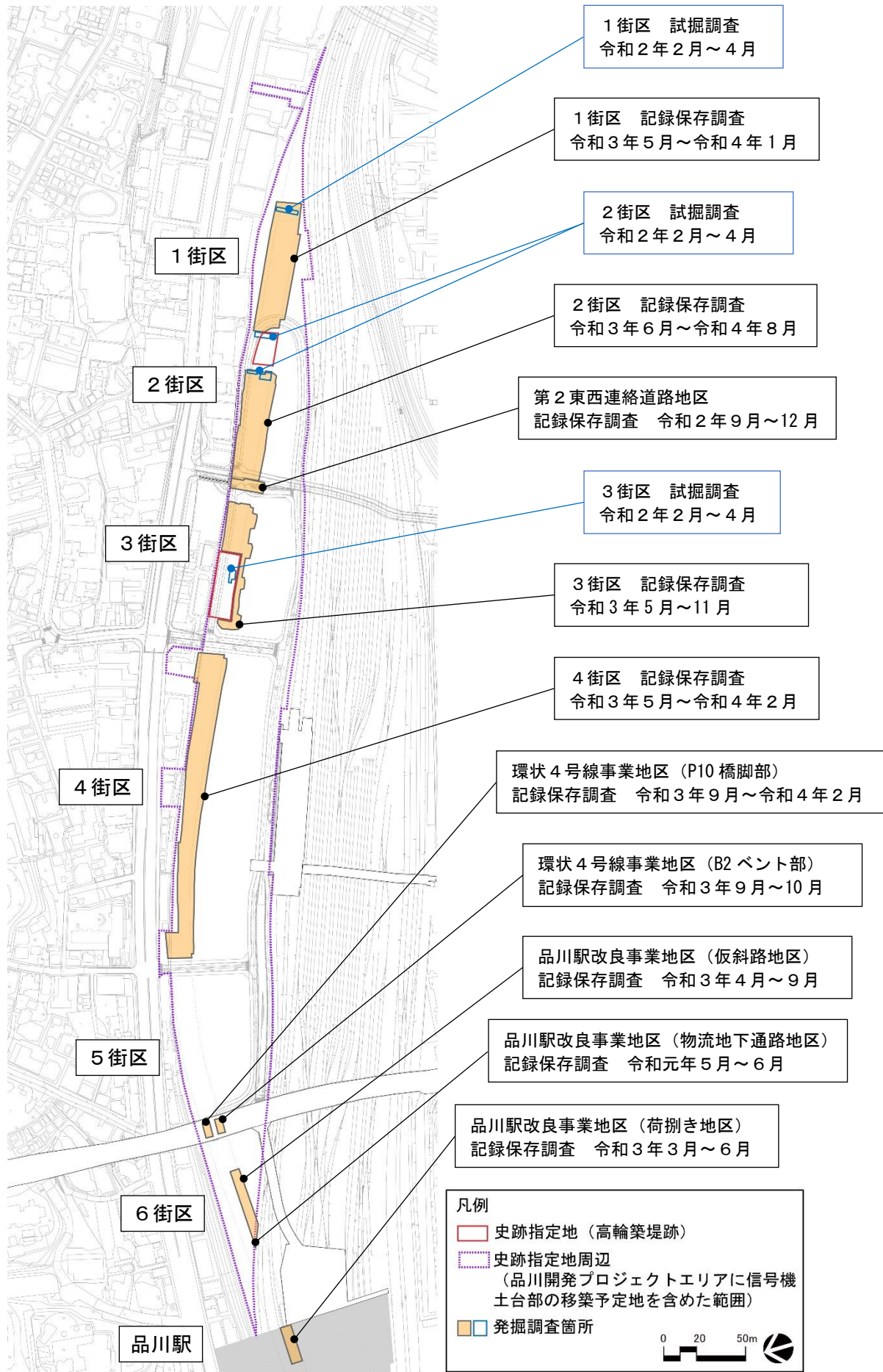


図 2-5-30：高輪築堤の調査箇所（試掘調査、記録保存調査）

②調査地点別の発掘調査結果の概要

ア. 1 街区

調査対象地の最も北側の田町駅寄りの街区であり、令和2年（2020）に試掘調査を実施し、令和3年（2021）5月から令和4年（2022）1月にかけて記録保存調査を実施している。

築堤の海側石垣と群杭及び築堤上面のバラストが良好に残っており、3線化拡張期の山側石垣も良好に残る。その他、石垣上部の笠石と思われるものが出土している。

1街区の顕著な特徴は、築堤の内部の芯となる盛土に焼土や瓦片及び貝殻片を多量に使っていることであり、2街区以南のあり方と相違している。

イ. 2 街区及び第2東西連絡道路地区

2街区は、40mの築堤遺構が史跡指定されている街区で、令和2年（2020）に試掘調査を実施し、令和3年（2021）6月から令和4年8月まで現地調査を実施している。また、街区南側に接する第2東西連絡道路地区は、排水施設等のインフラ設備工事範囲に該当するため、令和2年9月より先行して記録保存調査が開始された。

築堤の海側石垣及び3線化の拡張期の山側石垣を検出している。築堤上面にはバラストが良好に残り、枕木の痕跡とみられる遺構も確認された。築堤の基盤層は硬質粘土層で、芯材に土丹塊を利用していることも確認されている。また、2街区内の南側で、築堤と直行し東海道と築堤を繋ぐ堤状遺構（北横仕切堤）が確認され、山側には開業期の石垣も確認されている。この仕切堤を境に、山側は北方向に土留め遺構が、南方向に石垣が造られている。

ウ. 3 街区

3街区は、第7橋梁橋台部を含む80mの築堤遺構が史跡指定されている街区で、令和2年（2020）に試掘調査を実施し、令和3年（2021）5月から11月に現地調査を実施している。

開業期の遺構の海側石垣及び群杭、山側石垣が確認されている。築堤上部は旧山手線の乗り越し橋の橋脚の構築時に削平されバラスト等は消失している。

エ. 4 街区

品川開発プロジェクトの第I期エリアの中で最も長い街区で、令和3年（2021）5月から令和4年（2022）2月に現地調査を実施している。中央部で信号機土台部跡と考えられる張り出し遺構が見つかっており、その部分含む築堤遺構30mについては移築保存の方針が決定している。

開業期の遺構は、海側石垣及び群杭が良好に残っているが、築堤上部は削平されバラスト等は消失している。また、北側で2街区と同様の堤状遺構（南横仕切堤）が確認されており、仕切堤以北においては開業期の山側石垣も確認されている。

オ. ア～エ以外の箇所

品川開発プロジェクト第I期エリアの南側では、東京都市計画道路幹線街路環状第4号線の橋脚建設工事に伴う記録保存調査や品川駅改良事業地区の物流地下施設整備に伴う記録保存調査が実施されている。

環状第4号線の橋脚建設工事に伴う調査では、海側の群杭の一部と、築堤の盛土の一部を対象に調査を実施し、複線化の痕跡とみられる土層を確認している。

品川駅改良事業地区の調査では、海側石垣の下端一部と群杭を確認している。

③要素別の発掘調査結果の概要

計画対象範囲内で実施されたこれまでの発掘調査では、新橋・横浜間鉄道に關係する遺構として「築堤」、「橋梁」、「信号機土上部」、「横仕切堤」が確認されている。

築堤については、南北に長い品川開発プロジェクト第Ⅰ期エリアのほぼ全域で連続的に確認されており、そのうち、2街区の40mの範囲が史跡に指定されている。

橋梁については、3街区の南寄り第7橋梁の橋台と考えられる石組みによる構築物が見つかり、この石組みと前後の築堤を含んだ80mの範囲が史跡に指定されている。

信号機土上部については、4街区の中央で、東側（海側）の石垣の上部に信号機土上部と考えられる張り出し遺構が確認されている。この信号機土上部については、移築保存とする計画である。

横仕切堤については、2街区の南側及び4街区の北側で確認された堤状遺構は、築堤の開業期の山側石垣に直交するように築かれていることがわかっており、「従東京新橋至横浜野毛浦鉄道諸建築費用綱目」に記載されている「横仕切堤」であると考えられる。

③-1 築堤

築堤は、発掘調査結果から、築堤の盛土、路盤上面、盛土を抑える海側と山側の石垣、海側の石垣前面の群杭（杭列）で構成されることがわかっている。石垣は、東側（海側）1列の石垣と西側（山側）に3線化の拡張期の石垣と開業期の石垣または土留めで構成される（図2-5-31）。

東側（海側）の石垣は小口面が東向きであり、開業期のものであることが明らかとなっている。

西側（山側）の2列の石垣は小口面が西向きで、平行に距離を隔てながら2列が南北方向に延びている。このうち外側は明治32年（1899）の線路の3線化に伴い拡張された際に構築した石垣で1街区から4街区の北で確認されている。一方、内側は開業期の東側（海側）の石垣に対応して構築されたと考えられるが、確認された範囲は限定的（2街区南、第2東西、3街区北、4街区北）であり、一部は土留めにより盛土をおさえていることが確認された。

築堤の盛土部分の基本的な構造は、中央に堤の芯となる部分をつくり、その周囲を土砂（粘土やローム土及び土丹塊）や礫によって堤状に盛り固め、これを東側と西側の両石垣（西側は一部土留め）によって抑え込むように構築されている。さらに堤の上部には道床としてバラストが敷かれている。また、東側（海側）の石垣の前面には、石垣に並行して土丹塊を敷き固め（捨石）、そのさらに東側に杭を列状に打ち込んだ群杭（杭列）とそれらを覆う黒色の砂利層が確認されている。

築堤の規模は、開業期の東側と西側の両石垣の胴木間の幅約17.5m、拡張後は約21m強で、胴木の下端から築堤天端のバラスト上部までが高さ3.8mほどを測る。なお、各所での築堤の土層断面の観察からは明治32年の3線化時の拡張だけでなく、明治9年（1876）の複線化の際にも開業当初の盛土を切って拡張を行っていることが確認されている。これにより、少なくとも築堤は2度に亘り拡張されたことが明らかとなっている。

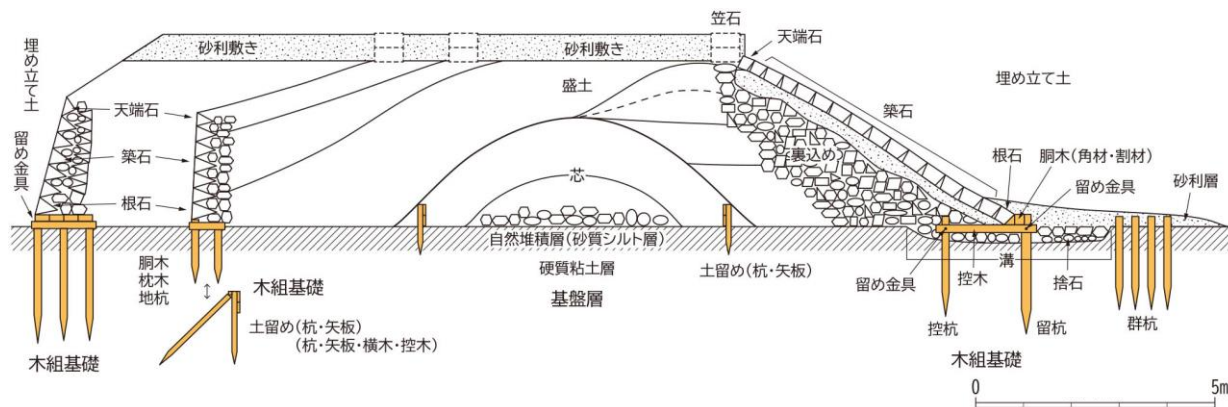


図 2-5-31 : 発掘調査に基づく築堤の断面図

ア. 築堤の盛土

■堤の基盤層

築堤の基盤層は硬質粘土層で、分厚く堆積して固く締まっており、上面は水平である。石垣を支える留杭や群杭はいずれもこの土層に打ち込まれている。

第2東西連絡道路地区における先行調査によれば、初期の築堤は東西両石垣の胴木及び堤の中央部の下端の標高が T.P. -1mとなっており、下端面の土層は、貝混じりの砂質シルトで自然堆積層と考えられる。築堤構築の初期の造成はこの高さまでの土砂除去を行い、地均しをしていると考えられる。

■築堤の内部構造

築堤は、基本的には安定した硬質粘土層の上部に土留め（杭・矢板）を設けて基盤となる芯をつくり、その上部に盛土して堤を築き、その両側を石垣で押さえた構造となっている。芯の上部には粘土層、さらにローム層が盛土されている。堆積状態は山側に傾斜しており、海側の強度を意識した堆積状況を示していると考えられる。内部の盛土は数回段階的に行われたことが堆積状況から推察され、両石垣の築石の積み上げも築堤の中央部の盛土に合わせ積まれたと推察される。

内部の土質は各所で大きく異なり、1街区では築堤の内部の芯となる盛土に焼土や瓦片及び貝殻片が多量に使用されているが、2街区などではそれらを全く含まない箇所もあった。また、構築方法についても、1街区の一部ではマウンド状に盛土を連ねて築堤の基盤部としている部分（図 2-5-32）が確認されているが、同じ1街区内を含めた他の箇所では初めから蒲鉾形に盛土（図 2-5-33）している箇所もあり、構築方法が一樣でないことが明らかとなっている。

さらに、1街区や4街区の築堤の内部からは、東西方向に木の杭や板を溝状に組み、築堤の芯を南北に仕切るようにつくられた板組の遺構が見つかった（図 2-5-34）。その遺構を境に両側の築堤の盛土のやり方が異なっていることから、工事作業の区画（単位）を示していると考えられる。



図2-5-32：マウンド状に盛土を連ねた築堤の芯（1街区）



図2-5-33：蒲鉾形に盛土された築堤の芯（1街区）

図2-5-34：築堤の芯材を仕切る板組みの遺構（1街区）

板組の遺構を境に片方は北から、片方は南からと異なる方向から積まれており、盛土のやり方が異なっている。



■築堤周辺の埋め立て土部分

東側（海側）の石垣の上部は、築堤構築後の埋め立て土によって覆われていた。1街区から第7橋梁橋台までの堆積土の状況は東側（海側）に傾斜していることから、築堤側から行われたと考えられる。しかし、第7橋梁橋台を境に埋め立て土の方向が西側傾斜となり、南側の4街区へと続いていることがわかる。この埋め立て土は、明治末から大正初期にかけて品川駅の改良に伴う海側への拡張を示すものと考えられる。

一方、西側（山側）の場合は、3線化の拡張期の石垣よりさらに西側の埋め立て土が一様でなく、民地としての開発が断続的に行われたことを示している。

なお、史跡指定地については、調査後に山砂及び埋め戻し土等により埋め戻した状態で遺構が保存されている。

イ. 路盤上面

築堤の最上部には開業当時の線路の枕木を覆うバラストと考えられる黄褐色の砂利敷き（砂礫）が堆積している。砂礫層の上部の標高は、最も残存状態のよいところで約 T.P. +2.8mである。この砂礫層は、厚さ約 10～60 cm、幅 6～7 mほどが残存している。この砂礫層の上部は近年まで使われていた線路碎石のバラストによって覆われていた。

ウ. 石垣

■東側（海側）の石垣

開業期の東側（海側）の石垣は、約 30° の勾配で石を1段ずつ並べ、横に目地が通る「布積み」で構築されている（図 2-5-35）。石垣の残存状況は、上半部の石ほど多く取り除かれる傾向にあり、下半部ほど残存率が高く、特に下 6・7段はほぼ残存している。最大で 15段（根石 1段、築石 14段）の石積を確認している。築石上部の天端石の上には笠石があったと考えられるが残存していない。石垣の下端の根石は、凝灰岩を長方形に加工した石（幅 90 cm、高さ 30 cm、奥行き 30 cm強）を主に使い、これに正方形の小口の石（幅 40 cm、高さ 30 cm、奥行き 50 cm強）を組み合わせて並べている。2段目以上は主に安山岩を正方形に加工した築石を積み上げて構築している。築石は、安山岩を主体とする間知石であるが、先端を打ち欠き四角錐台形となる特徴がある。大小あるが平均的には幅 60 cm、高さ 55 cm、奥行き 55 cmほどである。築石同士の固定には目地や間詰石などは確認できない。また、修復の痕跡や築石の規模が場所により異なる等の特徴を看取できる箇所がある。

石垣の土台は、胴木（角材・割材）と留杭・控杭及び控木による木組基礎を用いて根石を載せている（図 2-5-36）。胴木の手前には径約 20～25 cm、長さ 2～3 mの留杭をおよそ 90 cmの間隔で、また、胴木の後方には留杭と対応する控杭が約 2.7mの距離をもって打ち込まれている。胴木と留杭及び控杭は控木で接続しており、ボルト状の留め金具を貫通させて固定している。胴木と留杭は、留杭の頭を加工して胴木を合わせていることから、留杭を打ちこんだ後に胴木を設置したと考えられる。留杭・控杭の先端は、6～8面の面取りによって尖らせる特徴的な加工がみられる。

築石の裏には裏込めとして礫（土丹や雑石）が詰められているが、特に築石の下部は裏込めの背後に人頭大の土丹塊を主とした礫が分厚く堆積する特徴がある。



図 2-5-35 : 東側（海側）の石垣（2 街区）

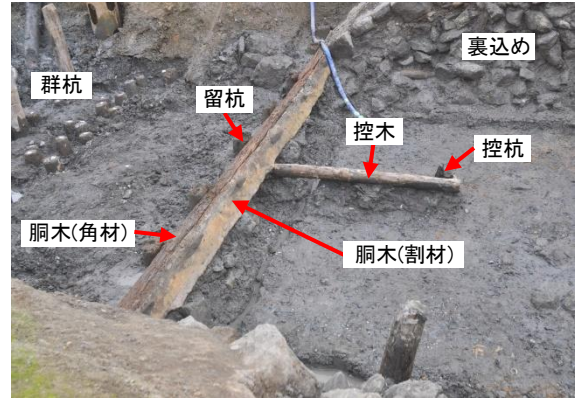


図 2-5-36 : 石垣土台部の木組基礎（第 2 東西道路部分）

■西側（山側：3 線拡張期）の石垣

西側の明治 32 年（1899）の 3 線化に伴い構築された外側の石垣は、四角錐形の間知石を斜めに使う「谷積み」を用いて勾配 77° で積まれており、根石 1 段、築石 10 段、天端石 1 段を確認している。石垣の土台には胴木と枕木及び地杭による木組基礎が用いられており、それらは留め金具で固定されている。また、石垣の裏には裏込めが確認されている。



図 2-5-37 : 西側（山側：3 線拡張期）の石垣（1 街区）

■西側（山側：開業期）の石垣及び土留め

3 線化の拡張期の石垣の内側には開業当時の石垣及び土留めが確認されている。

石垣は、第 7 橋梁の橋台の南側で確認された南横仕切堤と北側で確認された北横仕切堤の区間で確認されている。勾配 87° で直立気味に「布積み」で積まれ、下部の石垣 2 段を確認しているが、本来はさらに上部に石積があったと考えられる（図 2-5-38）。石垣の土台は、3 線化の拡張期の石垣と同様に胴木と枕木及び地杭による木組基礎が用いられている。

土留めは、南横仕切堤より南側と北横仕切堤より北側の範囲で確認されており、杭と矢板または杭と矢板に横木と控木を用いて構築されている（図 2-5-39）。



図 2-5-38 : 西側（山側：開業期）の石垣（第 2 東西道路部）



図 2-5-39 : 西側（山側：開業期）の土留め（2 街区）

エ. 群杭

東側（海側）の石垣の下端の留め杭からさらに東に向けて、土丹塊を敷き固め（捨石）、その外側に杭列（群杭）が石垣に並行して打ち込まれている（図 2-5-40）。

捨石は、東西幅 2 m ほどであるが一定していない。杭列は留杭から海側に 4 列確認できるが、杭列間の距離が 0.3 ~ 0.8 m と規則性に乏しいうえに、杭列が蛇行している。杭は径 10 ~ 20 cm、長さ 1.1 ~ 2.4 m で、杭の頭の標高は約 T.P. - 0.9 m である。捨石や群杭は、築堤の海側を支えるための構造物と想定される。

なお、群杭と捨石は上部に黒色の砂利層が一様に堆積しており、開業期の段階で人工的に覆われたと考えられる。



図 2-5-40 : 群杭（3 街区）

③-2 橋梁

3 街区で確認された第 7 橋梁の橋台は北橋台と南橋台の 2 基で構築されており、その距離は 6.8 m の間隔で、その間の一部には石敷が確認されている。両橋台の直上には京浜東北線の基礎が跨いで南北方向に構築されていたため、上部は取り除かれている。この基礎を取り除いた後の平面の観察から、橋台は東側の方形状の両橋台を利用して西側へ共に拡幅したことがわかる。

拡幅以前の開業期の橋台の規模は、およそ南北 5.6 m、東西 7.2 m で、高さは 2.6 m と推定される。東西の両壁面にはそれぞれ幅 1 ~ 1.2 m、奥行き 0.15 m の 2 か所に張り出しがあることが平面から判断され、橋脚の桁柱に相当するものと考えられる。この旧橋台は、4 方向を石組みにより囲われており、内部は土丹塊及び土砂と雑石で埋め込まれている。拡幅後の橋台の東西幅は 13.8 m 弱と規模を広げている。

橋台の石積技法は、長方形に加工した石材（安山岩）を同じ列に長手と小口を並べ、縦に目地が通らないように積み上げる「ブラフ積み」が用いられている。

橋台の石面は、東側の開業期の表面が斜め筋状の叩き（すだれ仕上げ）が丁寧に施されているのに対し、西側の拡幅に伴う石面は荒い打ち欠きが残るのみで対照的な仕上げとなっている（図 2-5-41）。



図 2-5-41 : 第 7 橋の橋台（北側）石面（3 街区）

なお、拡幅に際しては、橋台の西側の切り石を下駄の歯状に外し、拡幅時に切り石をはめ込んで繋げ、縦に目地が通らないように配慮している。開業時の西側の石垣は、拡張した石垣の内側に隠れている可能性が高い。石材の接着には灰白色の目地材が用いられており、文献資料の記述から、旧橋台では西洋漆喰、拡幅時はモルタルを用いたとみられる、今後詳細な成分分析の成果を踏まえ検討する必要がある。

③-3 信号機土台部

4街区で確認された石垣の上部の張り出し遺構は信号機土台部と考えられ、品川開発プロジェクト第Ⅰ期エリアではこの1か所のみで確認されている。遺構の内部には新旧2基の角材を十字に組んだ木製基礎が残存していた。角材が組み合う中央に枘が切り込まれ、角材の4方端部に金具や切込みがみられることから、柱状の上部構造をトラス状に支えるものと想定できる。この張り出しは、構造や文献上から「合図柱」と呼ばれた信号機の土台の痕跡と考えられる。築堤は4街区の信号機土台部で湾曲するが、その南北は直線的に伸びていることがわかっている。

この信号機土台部と考えられる張り出し遺構を含む約30mの範囲の築堤は、移築保存される。



図2-5-42：信号機土台部と考えられる張り出し遺構

同時に使われたものではなく、手前が古く奥が作り替えられた基礎である(右写真)。

③-4 横仕切堤

築堤の開業期の山側石垣に直交してつながる堤状遺構は、2街区の南側及び4街区の北側で確認された。幅は北側(2街区)の堤で3.3mほど、南側(4街区)で3.7mほどであった。

この2つの堤は、明治5年(1872)作成の「京浜間鉄道の建設費」(帝国鉄道協会1899『帝国鉄道協会会報第一巻第四号』)の第7橋に伴う工目に記載される「北横仕切堤」「南横仕切堤」に該当し、明治20年(1887)の東京実測図より第7橋梁を挟んで北側と南側に構築された、東海道と築堤を繋ぐ堤と考えられる。

図2-5-43：明治20年(1887)東京実測図(港区立郷土歴史館蔵)

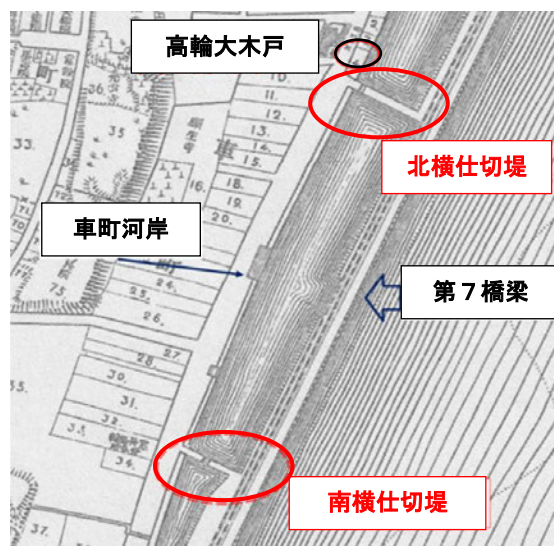


表2-5-2：「京浜間鉄道の建設費」の第7橋に伴う工目の記載内容

地名	工業名目	長さ	幅員	高さ
高輪第7橋 汐入内	左右裏石垣	140間(254.5m)	—	1間(1.8m)
	南横仕切堤	25間(45.5m)	上幅2間(3.6m)	8尺5寸(2.6m)
	北横仕切堤	30間(54.6m)	上幅2間(3.6m)	8尺5寸(2.6m)

※帝国鉄道協会1899「京浜間鉄道の建設費」『帝国鉄道協会会報』第1巻第4号より引用。

発掘調査では、第7橋梁の南北横仕切堤で区画された範囲内で開業期の山側の石垣が認められる一方、北横仕切堤より北側及び南横仕切堤より南側には開業期の山側石垣がなく土留めとなっていた。「京浜間鉄道の建設費」に記載される「左右裏石垣」は、開業期の山側石垣に相当すると考えられ、築堤の山側は、この区画内のみが石垣で整備されていたことがわかる。



図2-5-44：築堤と仕切堤の接続部（2街区）

左写真：向かって左上方が築堤の盛土で、下端を土留め遺構で抑えている。これに直交して「北横仕切堤」の土留め遺構がつながる。

右写真：右側の石垣が築堤の開業期の山側石垣で、左側が「北横仕切堤」の石垣で両者が直交する。仕切堤の石垣が先行して構築された後に、築堤の石垣が造られたことがわかった。

③-5 出土遺物

築堤の盛土からの遺物の出土は少ないが、海側石垣裾から東に広がる砂利層内から近世～近代の陶磁器類をはじめ石製品、金属製品、木製品等の各種遺物が出土している。

出土遺物には、杭、枕木、チェアー（座鉄）、レール、ボルト状金具等の築堤及び鉄道に関連するものや、墨書のある板材等が得られている。留杭や控杭など、築堤の荷重を直接的に支えていた杭は、基盤層まで確実に打ち込めるよう、先端が6～8面と丁寧に加工されている。

また、枕木にはレールを固定するためのチェアー（座鉄）と呼ばれる金具が付いており、レールの敷設に関する貴重な資料である。レールは鉄道開業に伴いイギリスから輸入された双頭レールであり、海側石垣の基礎構造である留め杭と胴木や控木と控杭の固定に使用されたボルト状金具も、ナットが入るようにネジきりされたものは当時の日本にはみられないものであることから、輸入品であると考えられる。

そのほか、汽車土瓶や硝子製茶瓶など、当時の鉄道の営業に関連する遺物も出土している。



図2-5-45：杭の先端

基盤層まで確実に打ち込めるよう、先端が6～8面と丁寧に加工されている。



図2-5-46：双頭レール(左)とボルト状金具(右)

イギリスから輸入されたレールとともに輸入されたものと考えられるボルト状金具。

④発掘調査により得られた知見

前項の史跡の変遷を踏まえ、発掘調査で得られた知見を以下に整理する。

ア. 築堤の構造と施工方法

築堤は、堤本体の盛土、路盤上面（道床）、盛土を抑える海側と山側の石垣及び土留め、海側の石垣前面の群杭（杭列）で構成されており、自然堆積層である硬質粘土層上を基盤層とし、その上部に盛土して段階的に堤を築き、その両側を石垣で押さえた構造となっていることが調査で確認されている。

内部の土質は各所で大きく異なり、構築方法も一様でないことが明らかとなっている。また、築堤の内部からは、築堤の芯を南北に仕切るようにつくられた板組の遺構が見つかっており、その遺構を境に両側の築堤の盛土のやり方が異なっていることから、工事作業の区画（単位）を示していると考えられる。高輪築堤は高輪大木戸を境に南側と北側の2つの工区に分けて建設されたことが文献からわかっているが、さらに細かい工区割りや工事分担があったと考えられる。

また、海側の石垣においても、修復の痕跡や築石の規模が場所により異なる等の特徴を看取できる箇所がある。

イ. 築堤建設に用いられた技術や資材

文献からは、技術者以外にも建設や保守に必要な資材、機械、車両などほとんどをイギリスから輸入して鉄道が建設された一方で、高輪築堤の建設などには、木材、石材や砂利等の国産資材を用いて、江戸城や台場に用いられた江戸時代以来の在来技法を応用した技術やそれらに関わる技術者が担当して築かれたことがわかっているが、発掘調査からそれらを裏付けるような成果も得られている。

第7橋梁の橋台で確認された「ブラフ積み」の石積は、石材の各段に長手（長辺）と短辺（小口）を交互に並べて積み上げる積み方で、横浜の山手地区の崖に多く用いられる石積の方法であり、江戸時代以来の在来技法ではなく西欧から導入された工法である。また、石材の接着には、拡幅前の橋台と拡幅時の目地の仕様が異なっていることが想定され、今後の分析により橋梁部の構築の工法や当時の技術の変遷等が明らかになることが期待される。

発掘調査では鉄道の建設や運行に関する遺物が出土している。留杭や控杭などの杭は、固く締まった硬質の基盤層まで確実に打ち込めるよう、先端が6～8面と丁寧に加工されており、建設当時の工法や技術をうかがい知ることができる資料として重要である。また、双頭レール、杭の固定に使用されたボルト状金具は輸入品であることが確認されており、西欧からの輸入品を用いて鉄道が建設されたことを裏付ける物証となる。そのほかにも、チェアー（座鉄）付きの枕木や橋梁の笠石と思われるものが数点出土しており、レールの敷設や橋梁の再現を行う際の参考になると考えられる。

ウ. 高輪築堤の変遷

各所での築堤の土層断面の観察からは明治32年（1899）の3線化時の拡幅だけでなく、明治9年（1876）の複線化の際にも開業当初の盛土を切って拡幅を行っていることが確認された。これより、少なくとも築堤は2度に渡り拡幅されたことが明らかとなった。

また、第7橋梁の南北の橋台では、拡幅以前の開業期の橋台と西側に拡幅した部分が確認されており、開業期の石垣表面と西側の拡幅に伴う石垣で大きく異なる石面仕上げとなっている。そのほか、信号機土台部と考えられる張り出し遺構の内部からは、新旧2基の十字組の木製基礎が

残存していることが明らかとなっている。

これらの遺構の痕跡から、明治5年（1872）の鉄道創業時から、複線化、3線化する路線の変遷をたどることができる。

さらに、築堤周辺の埋め立て土の堆積土の状況からは、明治末から大正初期にかけて品川駅の改良に伴う築堤の海側への拡張時の埋め立ての状況を確認することができ、3線化以降の築堤周辺の状況もうかがい知ることができる。

エ. 横仕切堤

特徴的な遺構として、第7橋梁に伴う南北の横仕切堤がある。横仕切堤は旧東海道と築堤を結ぶように、築堤に接続した状態で出土した。そして、第7橋梁の南北横仕切堤で区画された範囲内には開業期の山側の石垣が認められる一方、北横仕切堤より北側及び南仕切堤より南側には山側に石垣がなく、土留めとなっていた。

第7橋梁と南北の横仕切堤の遺構の配置関係を明治20年（1887）頃の実測図から判断すると、第7橋梁と仕切堤に挟まれた水域は、江戸時代より続く車町河岸（物揚場）の範囲を示しており、橋梁と仕切堤は計画的に配置された可能性が高いと考えられる。また、明治時代末から築堤周辺の埋め立てが進む中で、第7橋梁周辺は大正時代半ばまで物揚場と内水面が残っていたことが文献から明らかになっており、築堤山側の区画を仕切る横仕切堤を境に周辺が埋め立てられたことも考えられる。芝車町は幕末までは牛車を用いた荷物運送業が集まる場所であったことを踏まえると、第7橋梁周辺一帯は水運と陸運が繋がる結節点のひとつとして重要な場所であったことが窺える。

6. 社会的環境

(1) 関連法令

①旧新橋停車場跡

旧新橋停車場跡に関連する主な法令は以下のとおりである（表 2-6-1）。

文化財保護法に基づく周知の埋蔵文化財包蔵地としては、汐留遺跡（港区遺跡No.98）に旧新橋停車場跡が含まれている。

表 2-6-1：旧新橋停車場跡の関連法令

番号	法令	法令で定められた地区等
1	景観法	浜離宮・芝離宮庭園景観形成特別地区
2	駐車場法	駐車場整備地区
3	都市計画法	用途地域地区（商業地域） 防火地域 再開発等促進区（汐留地区）
4	文化財保護法	周知の埋蔵文化財包蔵地（汐留遺跡（港区遺跡No.98））



図 2-6-1：旧新橋停車場跡周辺の用途地域
（「港区用途地域地区等図」を引用。赤字を加筆）



図 2-6-2：旧新橋停車場跡周辺の埋蔵文化財包蔵地

(「港区埋蔵文化財包蔵地分布図(令和4年3月15日現在)」を引用。赤字を加筆)

②高輪築堤跡

高輪築堤跡に関連する主な法令は以下のとおりである(表 2-6-2)。

文化財保護法に基づく周知の埋蔵文化財包蔵地としては、南北に带状に延びる港区遺跡No.208 が高輪築堤跡である。第5橋梁が存在した場所には近世の雑魚場(港区遺跡No.150)が面しており、標高 0.5mに基盤層である砂礫層、その上に人為堆積層が約 3.5mの厚さで確認された。その大半が貝層で、少量ずつ断続的に破碎された貝が廃棄されていた。最下層には17世紀後半から18世紀前半の陶磁器が混在したことから、江戸中期以降、近代にかけて、この地域で貝加工をおこなっていた可能性が指摘されている。第7橋梁の西側には、近世・近代に構築された石積護岸(港区遺跡No.119)、明治から大正期に整備された鉄道用地と民地境界に敷設された排水路跡(港区遺跡No.218)が確認された。

表 2-6-2：高輪築堤跡の関連法令

番号	法令	法令で定められた地区等
1	景観法	品川駅・新駅周辺景観形成特別地区
2	国家戦略特別区域法	国家戦略特別区域(品川駅周辺地区)
3	都市計画法	用途地域地区(準工業地域、商業地域) 防火地域 再開発等促進区(品川駅周辺地区) 都市再生特別地区(品川駅北周辺地区)
4	都市再生特別措置法	特定都市再生緊急整備地域(品川駅・田町駅周辺地区)
5	文化財保護法	周知の埋蔵文化財包蔵地(高輪築堤跡(港区遺跡No.208))



図 2-6-3 : 高輪築堤跡周辺の用途地域等
 (「港区用途地域地区等図」を引用。赤字を加筆)

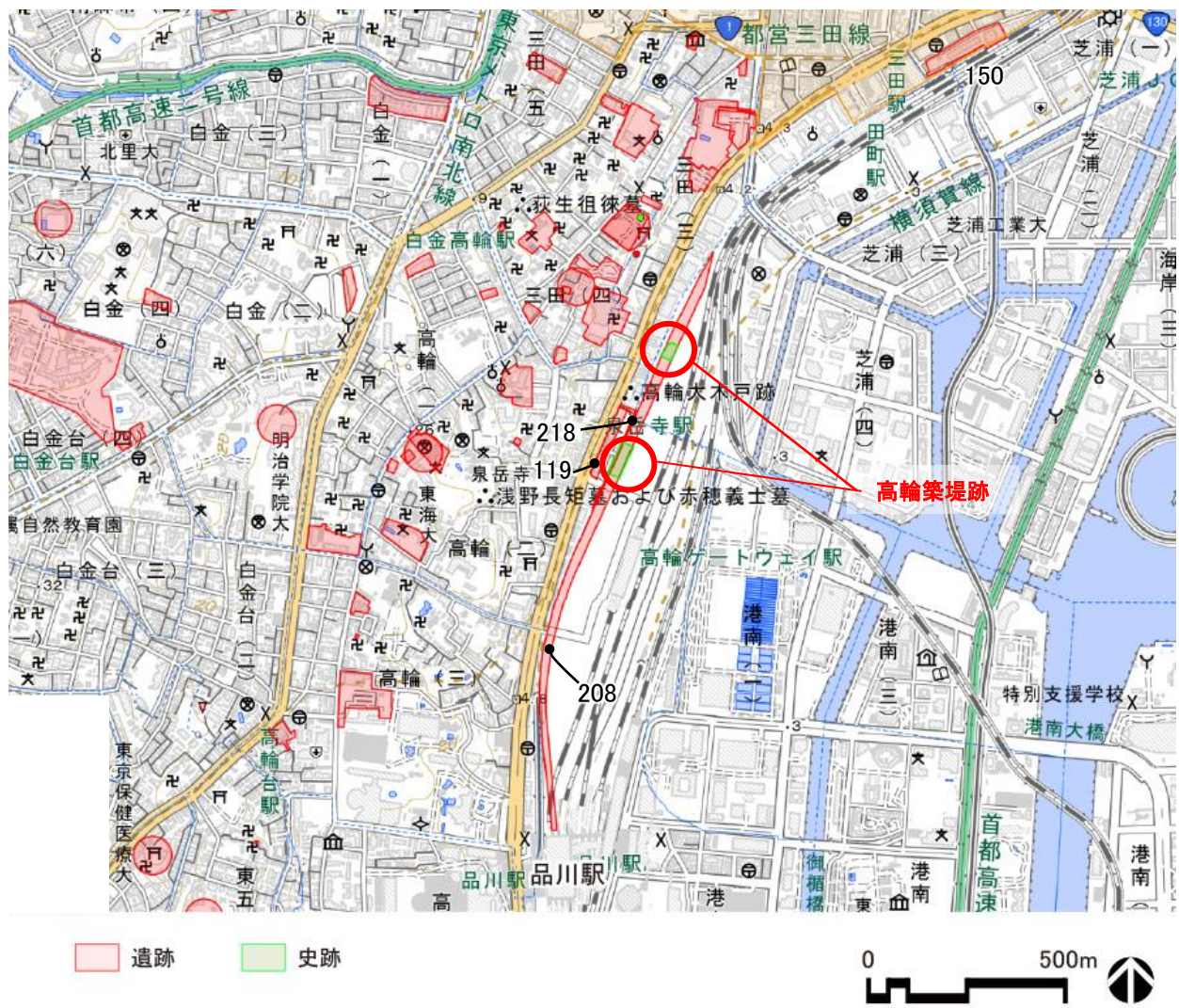


図 2-6-4：高輪築堤跡周辺の埋蔵文化財包蔵地

(「東京都遺跡地図情報インターネット提供サービス」(令和5年2月1日閲覧)より引用。赤字を加筆)

(2) 土地所有・土地利用

①旧新橋停車場跡

ア. 土地所有状況

本史跡は、31haにおよぶ旧国鉄貨物車両地跡の再開発でできた、汐留シオサイトに位置する。汐留シオサイトは11の街区に分けられており、本史跡はB街区に位置し、史跡所有者等は下記のとおりである。

【所有者】

- ・アルダニー・インベストメンツ・ピーティーイー・リミテッド東京支店
- ・三井不動産株式会社
- ・三井住友信託銀行株式会社

【区分地上権者】

公益財団法人東日本鉄道文化財団

イ. 土地利用状況

旧国鉄汐留貨物駅跡地を再開発した汐留シオサイト内に本史跡は位置する。日本テレビタワー、カレッタ汐留、汐留シティセンター、汐留メディアセンター、東京汐留ビルディングなどのビルが立ち並び、オフィスや住宅、飲食店、商業、ホテルなどの複合施設の敷地となっている。

史跡の直上には、旧新橋停車場駅舎が再現されており、「旧新橋停車場 鉄道歴史展示室」として、公益財団法人東日本鉄道文化財団が旧新橋停車場跡の遺跡や鉄道に関する展示を行っている。



図 2-6-5 : 新橋停車場復原駅舎 入口側



図 2-6-6 : 新橋停車場復原駅舎 ホーム側



図 2-6-7 : 旧新橋停車場復原ホーム

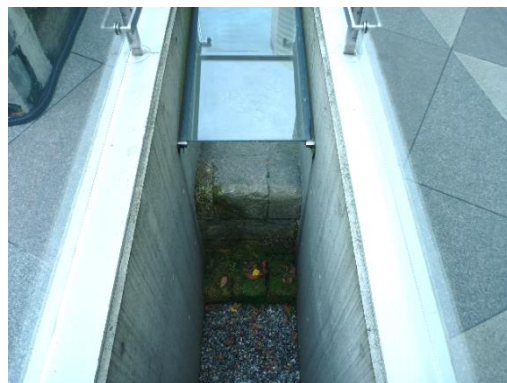


図 2-6-8 : ホームの遺構公開状況

②高輪築堤跡

ア. 土地所有状況

本史跡は、品川駅北周辺地区土地区画整理事業によって形成されつつある街区及び道路に位置している。現在の土地所有者はJR東日本だが、令和10年度(2028)に土地区画整理事業の換地処分が行われるため、その際に土地の所有者変更を実施し再実測を行う予定である。

表 2-6-3：現在の土地所有状況

No.	地番	面積	地目	所有者名
1	港区芝浦4丁目 21 番 24	904.00 m ²	鉄道用地	東日本旅客鉄道株式会社
2	港区芝浦4丁目 24 番 1	3.55 m ²	鉄道用地	東日本旅客鉄道株式会社
3	港区港南2丁目 10 番 144	36.92 m ²	用悪水路	東日本旅客鉄道株式会社
4	港区港南2丁目 10 番 247	2074.06 m ²	鉄道用地	東日本旅客鉄道株式会社
合計		3018.53 m ²		

イ. 土地利用計画

史跡指定地を含む周辺地域一帯では、JR東日本によって品川開発プロジェクト(第I期)が進められている。本事業は、1街区～4街区を対象に、平成31年度(2019)から令和6年(2024)を予定工期として、高輪ゲートウェイ駅の整備と連携した都市基盤の形成、国際ビジネス交流拠点を目的とした多様な都市機能の導入、防災対応力強化、先導的な環境都市づくり等を行うものであり、以下のような計画で進められている(品川開発プロジェクト(第I期)の計画内容については、第1章を参照)。

表 2-6-4：品川開発プロジェクト(第I期)の方針

方針1	世界につながり、地域をつなぐ、エキマチ一体の都市基盤形成	<ul style="list-style-type: none"> ①国際ビジネス交流拠点の顔となる、新駅前の重層的な広場の整備 ②駅と街全体を一体的につなぐ交流空間の創出 ③芝浦港南地区や高輪地区など周辺地域とつながる基盤整備
方針2	国際ビジネス交流拠点にふさわしい多様な都市機能の導入	<ul style="list-style-type: none"> ①文化・ビジネスの創造に向けた、育成・交流・発信機能の整備 ②外国人のニーズにも対応した、多様な居住滞在機能の整備
方針3	防災対応力強化とC40が掲げる先導的な環境都市づくり	<ul style="list-style-type: none"> ①地域の防災対応力強化とエネルギーネットワーク構築 ②未利用エネルギーの有効活用と環境負荷低減

(3) 周辺の文化財等

①高輪築堤跡に関わる文化財等

史跡指定地周辺には、高輪築堤跡と同じく鉄道に関係するものや、高輪築堤が建設される以前から存在し鉄道や築堤の建設に関連するもの、築堤と同時代に存在し築堤が使われていた時代の状況を伝えているもの等、重要な文化財等が分布している（図 2-6-9）。これらについては、高輪築堤跡の活用において連携が考えられるため、資料編に概要を整理した。

ア. 新橋・横浜間の鉄道に関係する文化財等

新橋・横浜間鉄道に関係する文化財等として、八ツ山橋、雑魚場架道橋（旧第5橋梁）の石垣や、旧新橋停車場機関車用転車台の基礎石を利用して再現したモニュメント的な空間等が明治期の新橋・横浜間の路線沿いに分布している。

イ. 築堤が存在した時代等に関係する文化財等

築堤建設以前の江戸期から存在していた文化財等として、東海道の関門であった高輪大木戸跡や東海道沿いに建立された寺院、高輪海岸の石垣石、幕末の高輪と外国との結びつきを示す台場や大使館等が残っている。

また、高輪築堤が使用されていた明治期・大正初期の文化財等として、武家屋敷の収公後に建てられた和洋折衷の建築様式の邸宅や、外国に倣って普及した教育施設、公園等が残っている。

表 2-6-5：本史跡に関わる文化財等

		
八ツ山橋	旧新橋停車場機関車用転車台基礎石	高輪大木戸跡
		
高輪海岸の石垣石	品川台場	東禅寺（最初のイギリス公使宿館跡）
		
旧竹田宮邸洋館	慶応義塾図書館	芝公園

