

第 1 1 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会

日時：2021年11月10日（水）10:30～

場所：JR 東日本現地会議室

次 第

- (1) 開会
- (2) 第 10 回委員会（10/6）の議事録確認 【資料 1】
- (3) 調査方針の更新（横仕切堤に関する記述） 【資料 2】
- (4) 報告書作成方針について 【資料 3】
- (5) 記録保存調査の状況報告 【資料 4】
- (6) 5・6 街区の成果について 【資料 5】
- (7) その他
- (8) 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。

第10回 高輪築堤調査・保存等検討委員会

開催記録(案)

1 開催概要

- 日時：令和3年10月6日(水) 10:30～12:00
- 場所：JR東日本現地会議室
- 出席者：

表 出席者一覧

委員長	・谷川 章雄氏(早稲田大学 人間科学学術院 教授)
委員	・老川 慶喜氏(立教大学 名誉教授) ・小野田 滋氏(鉄道総合技術研究所 情報管理部 担当部長) ・古関 潤一氏(東京大学 社会基盤学専攻 教授)
オブザーバー	・文化庁 文化財 第二課 史跡部門 ・文化庁 文化財 第二課 埋蔵文化財部門 ・港区教育委員会事務局 教育推進部 図書文化財課 ・東京都 教育庁 地域教育支援部 管理課 ・東京都 建設局 道路建設部 道路橋梁課 ・独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 都心業務部 ・東日本旅客鉄道株式会社 構造技術センター ・東日本旅客鉄道株式会社 総合企画本部 品川・大規模開発部 ・東日本旅客鉄道株式会社 事業創造本部
事務局 東日本旅客鉄道(株)	・東日本旅客鉄道株式会社 総合企画本部 品川・大規模開発部 ・東日本旅客鉄道株式会社 事業創造本部 他
サポート	・パシフィックコンサルタンツ(株)

- 当日配布資料
 - ・ 次第
 - ・ 資料1：第9回委員会(8/16)の議事録確認
 - ・ 資料2：信号機跡部の移築方針について
 - ・ 資料3：記録保存調査の状況報告
 - ・ 資料4：高輪築堤跡の発掘調査現場見学会の報告
 - ・ 資料5：調査概報の発行スケジュールについて
 - ・ 資料6：史跡追加指定について

2 議事要旨

(1) 第9回委員会(8/16)の議事録確認

- 加筆・修正点がある場合は本会議の終了までに指摘をお願いします。特にないようであれば、確定とする。(委員長)
⇒配布した開催記録で確定

(2) 信号機跡部の移築方針について

- 一般の方が近づける状態で復元する場合、必要な耐震性や安全性を確保できるつくりと
する必要がある。特に、山側は勾配が急なため、よりクリティカルになる。(古関委員)
- 信号機跡部の山側には、開業期の石垣がない可能性もあるが、調査しないと分からない
ため、4-2 街区の調査が終了後に、移築保存工事に着手することとなる。(委員長)
⇒移築保存工事の実施は 2020 年代の最後の頃を想定している。(JR)
- 「品川駅からの距離がなるべく変わらない」という記載の意図は、遠方信号機という種
類の信号機特性上、旧品川停車場との概ねの位置関係が分かる場所に移築できれば充
分ということである。(小野田委員)
- 資料2 左下図の「視点②」の矢印の位置を修正したうえで、公表資料とすること。(委
員長)

(3) 記録保存調査の状況報告

- 現段階での見立てであるため、今後変わるかもしれないが、横仕切り堤について、単な
る付属施設ではなく、築堤と一体のものであると理解している。(委員長)
 - 4-2 街区の調査に関係してくる可能性があるほか、本委員会が対象としているエリア
の西側の泉岳寺駅の拡張にも関係してくる。(委員長)
⇒個別に調整する。(JR)
⇒本委員会の守備範囲にするかどうかを含め、検討いただきたい。ただし、東京都が
個別に進める場合は、確実な情報共有をお願いするとともに、現在進めている調査
と齟齬のないように調整いただくことが大事である。(委員長)
 - 調査の方針に、横仕切り堤についても、項目を加えておく必要がある。次回委員会に
おいて、提示したい。(委員長)
- 仮バントについては、12 本を記録保存調査するというので、本委員会として承認す
る。(委員長)
- 4 月の委員会において JR から提示いただいた「高輪築堤の調査・保存等に関する当社
方針について」の中に、記録保存部分を含め、VR 等の最新技術を活用して様々な展示
等を行うことが記載されている。すべて点群データである必要はないかもしれないが、
当初の方針に立ち返って進めていただくようお願いしたい。(委員長)

- ⇒現場の状況も確認しながら、可能な範囲で丁寧に実施する。(JR)
- 現在進めている 4-1 街区の調査範囲のギリギリまで発掘を進めても、山側の土留めを捉えきることができないことが分かった。ただし、4-2 街区の調査に見送るのではなく、今回の調査を完了させることができないかと考えている。(委員長)
- ⇒4-1 街区の調査の中で、可能な限り現況を確認するという主旨で進めてきた。建物や周辺の安全を担保しながら、現場で調整したい。(JR)
- ⇒今回の調査で記録保存調査を行うこと、安全に配慮すること、方法等については現場で調整することについて、本委員会として承認した。(委員長)

(4) 高輪築堤の発掘調査現場見学会の報告

- 新型コロナウイルスの感染状況が非常に深刻であったとともに、東京都に緊急事態宣言が発出され、都県境をまたぐ人流の抑制が求められていた経緯を踏まえ、新たな人流をなるべく発生させないよう、日常的に往来のある「港区在住・在勤・在学者」に限定して見学会を実施するという、苦渋の判断を行った。その代替として、今年5月の見学会時に収録した解説付き動画を港区 HP で公開し、その旨を区長の定例記者会見でも発表した。(港区)

(5) 調査概報の発行スケジュールについて

- 今回は本調査に着手する前の内容になる。誤解を生まないよう、最終的には「調査概報」という名称にしない方がよいと思うため、検討をお願いする。(委員長)
- 調査が終了した段階で結果の整理に着手し、まとめ終えた地点から報告書を作成していくことを考えるべきである。おそらく、最後に総括編を作成することになるであろう。また、本来の意味での「調査概報」を刊行することも検討すべきである。(委員長)
- 次回の委員会において、報告書の作成方針を提示し、了解をいただきたい。(委員長)

(6) その他

- 佐賀県への築石の一部譲渡について、現地保存部分のうち、海側の石垣は上部が破壊・損失しており、何らかの形で補填する必要がある。将来の史跡の整備に必要な築石がある中で、手続き上の瑕疵がないよう、関係者間で調整をお願いする。(委員長)
- 2022 年度の「発掘された日本列島」展覧会において、「新橋停車場及び高輪築堤」に関する展示を行いたいと考えている。2～3ページ程度で図録を交えて遺跡の紹介をすることになるため、関係者の皆様には協力をお願いする。(文化庁)
- 本委員会は、毎月第1水曜日 10:30 開始で定例化する。(※11月は、第2水曜日(11/10)を予定。)(事務局)
- 9/17に旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡が史跡に指定された。今後は、高輪築堤跡の価値を幅広く発信するとともに、新たに出来上がるまちの魅力として活用するための検討

が本格的に始まることになる。一方、高輪築堤跡について、全面保存を求める声明も多く発せられている。明治日本の近代化の象徴の1つである高輪築堤跡に対する関心は非常に高く、今後も可能な限り、現状のまま保存してほしい、現物・実物を見せてほしいという声が多く寄せられることが予想される。5・6街区については、まずは現地保存を前提としたうえで、事業計画を立案いただくことを求めている。是非、高輪築堤跡の現物と新たなまちが共存できるまちづくりの検討をお願いしたい。(文化庁)

3 議事録

3.1 開会

- (事務局) 第10回 高輪築堤調査・保存等検討委員会を開会する。
- ・ 出欠について
 - ・ 配布資料の確認
 - ・ 次第の説明

3.2 第9回委員会(8/16)の議事録確認

- (委員長) 既に皆様に確認依頼済みであるが、加筆・修正等の意見はあるか。これまでと同様、加筆・修正点がある場合は本会議の終了までに指摘をお願いします。特にないようであれば、確定とする。

3.3 信号機跡部の移築方針について

※事務局より説明：資料2(信号機跡部の移築方針について)

- (委員長) 質問・意見はあるか。
- (古関委員) 「視点②より見る」について、イラストの裏側(山側)はどのような形になりそうか。
- (事務局) 左下図の「視点②」の矢印の位置は、誤植であるため、修正する。
- (JR) 出土したままで移築する、文献調査のうえ他の場所の石で復元するなど、どのような形で移築し、復元するかについては、様々な意見をいただきながら検討していきたい。今後の課題として認識しており、ふさわしい築堤の継承・伝承の方法について勉強していきたい。
- (古関委員) 一般の方が近づけるような状態とすることを想定しているのか。
- (JR) 中央広場として位置づけられているため、身近に感じられる移築の方法を検討しているが、最終的には、関係者の意見を伺いながら決定していきたい。
- (古関委員) 可能な範囲で復元ということであり、必要な耐震性や安全性を確保できるつくりとする必要がある。特に、山側は勾配が急なため、安全性の観点がよりクリティカルになる。
- (委員長) 信号機跡部の山側には、開業期の石垣がない可能性もあるが、調査しないと分からない。根拠のないものを勝手につくりあげることにはできないため、4-2街区の調査が終了しないと、移築に着手できない。古関委員のおっしゃるとおり、当然、安全に配慮する必要はある。

- (JR) 再開発の手順もあり、移築保存工事の実施は2020年代の最後の頃を想定している。資料2に記載した調査とともに、4-2街区の調査を実施し、必要な築堤石等の保管をしていくこととなる。保存の方法を検討するのはもう少し先になると思うが、確実に進めていきたい。
- (東京都) コンセプトの位置について、「品川駅からの距離がなるべく変わらない」とあるが、どのような意図か。
- (JR) 当時の停車場（旧品川停車場）との位置関係が大切な要素であると小野田委員からの指摘を受け、記載した。
- (小野田委員) 駅との距離を忠実に再現することは難しいと思うが、遠方信号機（駅の手前につくられた、予告のための信号機）という種類の信号機の特性上、概ねの位置関係が分かれば充分と考える。
- (委員長) 現場とも相談を行い、それほど無理のない調査の方法と移築方針であると判断している。今後、信号機跡部の調査を実施する（一部、着手している）ことになるため、調査の方針を詳細にさせていただく必要がある。調査を進める中で、内部の構造が我々の予測を超えた場合には、本資料を検討し直す必要があるかもしれない。現場の所見に従い、移築計画の多少の変動がありうる旨、理解いただきたい。資料2 左下図の「視点②」の矢印の位置については、修正したうえで公表をお願いする。

3.4 記録保存調査の状況報告

港区より説明：資料3（記録保存調査の状況報告について）

- (委員長) 質問・意見はあるか。注目すべき成果が報告された。横仕切り堤の存在について、築堤と海岸線の間に土手があることは元々分かっていたが、その意味が非常に重要であることが判明した。横仕切り堤が開業期につくられたことは間違いない。また、車町の河岸への舟の出入りを保障するという大きな意味もあったと考えられる。したがって、第7橋梁と車町河岸の機能を維持するため、水面を区画していたということである。さらに、横仕切り堤は施工上の指標となっていたことが分かった。資料3-4 2街区の断面写真を見ると、開業時、複線時、3線時の石垣になっているが、北横仕切り堤の北側・南横仕切り堤の南側には、開業期の山側の石垣がない可能性が出てきた。また、第7橋梁及び河岸の水面を区切っているため、水面を残す部分と先行して埋立てる部分の指標ともなっていた。そして、横仕切り堤とお化け道路とが近接しているため、街区との関わりもあるのではないかと感じている。横仕切り堤自体の変遷については、把握する必要がある。これらは現段階での見立てであるため、今後変わるかもしれないが、横

仕切り堤は、単なる付属施設ではなく、築堤と一体のものであると理解している。したがって、築堤と一体のものである横仕切り堤の取扱いを検討しておく必要があると考える。直接的には、4-2 街区の調査に関係してくる可能性があるほか、本委員会が対象としているエリアの西側の泉岳寺駅の拡張にも関係してくる。強い関心を持って、今後検討していくべきである。また、調査の方針に、信号機跡部について加筆したのと同様に、横仕切り堤について、項目を加えておく必要がある。次回委員会において、提示したいと考えている。

(JR) 北側仕切り堤は、周辺事業との関係もあるため、個別に調整させていただく。是非助言をお願いしたい。

(委員長) 本委員会の守備範囲にするかどうかを含め、検討いただきたい。ただし、東京都が個別に進める場合は、確実な情報共有をお願いするとともに、現在進めている調査と齟齬のないように調整いただくことが大事である。

(東京都) 7月の委員会において、P10の橋脚より海側部分に、橋梁架設時の仮設支柱（ベント）を設置することを説明した。検出調査の結果、ベントの基礎杭が17本の波除杭に当たることが判明したため、施工上可能な範囲で25cm海側に移動し、支障となる波除杭が17本から12本に、5本減らすことができる、この設計変更案で進めていきたいと考えている。また、環状4号線のP10橋脚については、土留めの鋼矢板を打ち終え、これから調査に入っていく段階である。京急連立事業については、手続き中であり、東京都・港区と調整しながら進めていきたい。

(委員長) 基本的には遺構を破壊することになるため、引き抜いて調査を実施することを前提と考えている。完全に避けることができればよかったが、本数をできる限り減らす努力をいただき、結果12本が限界ということと理解した。この部分のみ、記録保存調査を行うという判断になる。元々、環状4号線、京急連立事業については、公共交通機関ということもあり、5・6街区の開発とは切り離し、記録保存調査の方向で整理していたが、遺構が出土した以上は、できる限り保存することが原則である。この点について、本委員会で承認という形にしたいがよいか。

(全員) 異議なし。

(委員長) 仮ベントについては、12本を記録保存調査するという事で、承認する。再度、調査協定書を締結のうえ、調査を行う形になる。また、資料3-64街区①の写真について、山側の開業時の石垣は極めて重要と痛感している。ここについては三次元測量を実施いただいたが、3街区で確認された山側の開業時の石垣については、三次元測量を実施しておらず、記録が抜けている。改めて確認したいが、4月の委員会においてJRから提示いただいた「高輪築堤の調査・保存等に関する当社

方針について」の中に、記録保存部分を含め、VR等の最新技術を活用して様々な展示等を行うことが記載されている。是非履行し、調査の落ちがないように願います。すべて点群データである必要はないかもしれないが、当初の方針に立ち返って進めていただくようお願いしたい。

(JR) 現場の状況も確認しながら、可能な範囲で丁寧に実施したい。具体的な部分については、指導いただきたい。

(委員長) 4-1・4-2街区の調査について、4-1街区の調査範囲をできる限り拡張し、調査の空白部分がないように検討いただいた。無理をお願いし、4-2街区に食い込む形で調査を行えるということであった。一方、未決定であった4-2街区の東側部分について、4-1街区の調査範囲のギリギリまで発掘を進めても、山側の土留めを捉えきることができない(未調査の範囲に入り込んでしまっている)ことが分かった。本委員会においても、未調査部分が生じてしまうという資料を提示いただいているが、4-2街区の調査の時期に見送るのではなく、今回の調査を完了させることができないかと考えている。一部分が未調査となると、切断という形になりかねない。本委員会に諮るのではなく、現場の裁量にある程度委ねるが、基本的には、現在実施している調査の中で、特に山側の土留めに関しては、可能な限り記録を行っていただきたい。そのため、安全に配慮しながら、調査の方法等を現場で調整・検討いただき、報告いただくのがよいと考えている。

(JR) その通りと理解している。4-1街区の調査の中で、可能な限り現況を確認するという主旨で進めてきた。山側に延びている斜めの土留めについて、建物や周辺の安全を担保しながら、現場で調整したい。

(委員長) 今回の調査で記録保存調査を行うこと、安全に配慮すること、方法等については現場で調整することについて、本委員会として了解をいただきたい。

(全員) 異議なし。

(委員長) 本委員会において、了解をいただいた。全体的に、施工の方法にバラエティがあり、横仕切り堤を指標にしながら、計画的に工区分けしているという状況が分かってきた。発掘調査の大きな成果であり、高輪築堤の史跡の文化財的な価値を改めて補強するものであると感じる。

(小野田委員) 様々なものが出土しており興味が尽きない。レールの長さが約1.6mとあるが、短いように感じる。

(港区) その通りである。

(小野田委員) 切断し、別のものとして使用されていたのかもしれない。

(港区) 3線化の埋土の中に投げ込まれているような印象を受けた。

3.5 高輪築堤跡の発掘調査現場見学会の報告

※港区より説明：資料4（高輪築堤跡の発掘調査現場見学会の報告）

- (委員長) 質問・意見はあるか。
- (UR) 「汽車土瓶」とは何か。
- (小野田委員) 当時の弁当・茶に付属された土瓶であり、飲み終えたものは捨てられることが多かった。新橋駅の発掘時にも、多く出土した。駅名が記載されているため、乗客がどこから来ていたのかなどが分かる。
- (委員長) 「港区在住・在勤・在学者」に限った背景を教えてください。
- (港区) 国民共有の財産であり、本来は全国民に見学していただく権利があるため、当初は参加者の地域を限定せずに見学会を開催することを計画していた。しかし、見学会開催のプレスを行った8月下旬時点で、新型コロナウイルスの感染状況が非常に深刻であったとともに、東京都に緊急事態宣言が発出され、都県境をまたぐ人流の抑制が求められた。これらを踏まえ、JRと相談のうえ、新たな人流をなるべく発生させないよう、日常的に往来のある「港区在住・在勤・在学者」に限定して見学会を実施するという、苦渋の判断を行った。その代替として、今年5月の見学会時に収録した解説付き動画を港区HPで公開し、その旨を区長の定例記者会見でも発表した。
- (委員長) 新聞やテレビ等でも報道され、インターネットへの書き込みも散見された。コロナ禍でやむを得ないところもあったが、感染者数も減少傾向にある。発掘調査は続くため、見学会の機会を提供できるとよい。

3.6 調査概報の発行スケジュールについて

※港区より説明：資料5（調査概報の発行スケジュールについて）

- (委員長) 質問・意見はあるか。
- (JR) 発行者は誰になるのか。
- (港区) 港区教育委員会である。
- (委員長) 一般的には、本調査の実施後、速報的に結果をまとめたものが「調査概報」であるが、今回は本調査に着手する前の内容になる。誤解を生まないよう、最終的には「調査概報」という名称にしない方がよいと思うため、検討をお願いする。関連して、6街区の荷捌き部分や仮斜路部分は調査が終了している。調査が終了した段階で結果の整理に着手し、まとめ終えた地点から報告書を作成していくことを考えるべきである。おそらく、最後に総括編を作成することになるであろう。また、本来の意味での「調査概報」を刊行することも検討すべきである。

その際、本委員会の委員のみでなく、考古学をはじめとする様々な分野の先生方に協力をいただき、アドバイスや原稿の執筆をお願いすることも考える必要がある。次回の委員会において、報告書の作成方針を提示し、了解をいただきたいと考えている。

3.7 史跡追加指定について

※港区より説明：資料6（史跡追加指定について）

(委員長) 質問・意見はあるか。
(全員) なし。

3.8 その他

(委員長) 2日前の朝日新聞（夕刊）に、「佐賀県に築石の一部（10m程度）を譲り渡す」という記事があった。具体的にどういうことか。

(事務局) 先週金曜日に、佐賀県庁より記事に掲載されている内容の依頼（築石を400個程度譲ってほしい）があった。精度の高い復元を考えているわけではなさそうであった。本委員会にて、「仮に移築保存する場合には、ありのままの状態にすべき」という指摘をいただいていることは伝えている。具体的な方針については、佐賀県から有識者に意見をいただきながら考えていくと聞いている。

(委員長) 400個という数量のみでは、上手く組みあがらないこともあるのではないか。石垣でできた構造物を移築した経験から言うと、むしろ組みあがっているものを10m程度譲り渡した方がよいと考える。

(文化庁) 佐賀県の9月議会において、補正予算が成立し、具体的に動き始めた段階である。県知事の意向としては、当時の歴史性を再現したいということであるため、可能であれば、ある程度のまとまりで譲っていただけるとありがたい。県としては、正式な依頼を含めて、今後JRと協議していきたいと考えている。

(委員長) 港区主体の99条調査となるため、データは港区が掌握している。どの築石がどのものなのかなどの情報を提示する必要があるため、文化庁、東京都に指導をいただきつつ、港区を介してやり取りいただく必要がある。

(文化庁) 常に港区を介して、調整をお願いしている。

(委員長) 現地保存部分（例えば、4街区の信号機跡部）のうち、海側の石垣は上部が破壊・損失しており、何らかの形で補填する必要がある。将来の史跡の整備に必要な築石がある中で、佐賀県と取り合いにならないようにコントロール・調整しておくべきである。基本的に、石垣は遺

物扱いにしていないという理解でよいか。

- (文化庁) 発見届の提出・東京都の文化財認定という手順を踏まない場合については、単なる産廃という扱いとなる。手続きをしていただくことで、文化財保護法上の文化財に認定されることとなる。例えば、汽車土瓶等は、通常そのような扱いとなる。
- (東京都) 東京都教育委員会が平成 11 年に各区市町村教育委員会に通知した「出土品の取り扱い基準」において、石垣は遺構の構築部材に分類され、特に保存する必要があるもの以外は原則文化財認定しない、と定めている。
- (委員長) 以前、丸の内一丁目遺跡の石垣を、小石川後楽園の築地塀の基礎に転用した経験があり、取扱いについては承知している。一方、復元の材料として使用することを前提として考えるべきであり、手続き上の瑕疵がないよう、関係者間で調整をお願いする。
- (小野田委員) 新橋駐車場の時にも、石垣を何力所か（萩市、京都鉄道博物館等）に譲り渡しており、前例はある。資料4の報道機関等に「佐賀県立佐賀城本丸歴史館 委託撮影業者」とあるが、関係があるのか。
- (文化庁) 別件である。今年度、佐賀県立佐賀城本丸歴史館において、大隈重信100回忌や鉄道敷設150周年にあわせ、特別展を開催することとなっている。その中で、高輪築堤の発掘の様子について、港区に協力をいただき、映像で紹介することとなっている。
- (文化庁) 文化庁では、「発掘された日本列島」という展覧会（江戸東京博物館＋全国例年5カ所、2021年度3カ所の博物館・6～2月頃）を毎年開催している。港区に協力をいただき、2022年度の展覧会（東京→埼玉→宮城→宮崎→奈良）のうち「新発見の速報」という企画において、「新橋停車場及び高輪築堤」に関する展示を行いたいと考えている。来週頃には、展示遺跡の内定を通知する予定である。列島展では遺物出品と、2～3ページ程度で図録を交えて遺跡の紹介をする（港区作成）ことになるため、関係者の皆様には協力をお願いする。
- (委員長) 全国的に注目されている史跡であり、そのような取組みは大変ありがたい。
- (事務局) 前回委員会での意見を踏まえ、委員の皆様と調整した結果、今後は基本的に毎月第1水曜日 10:30開始で定例化させていただくこととなった。なお、11月は第1水曜日が祝日となっているため、第2水曜日（11/10）を予定している。
- (委員長) 議題も多くあるため、月1回程度で実施できればと思う。
- (文化庁) 本日別件で出席が叶わなかった、文化庁文化財第二課 史跡部門 主

任文化財調査官・埋蔵文化財部門 主任文化財調査官よりコメントを預かってきたため、紹介する。「9/17に旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡が無事史跡に指定された。極めて良好な保存状態であることが確認されて以来、その保存に向け尽力いただいた皆様に改めて感謝する。今後は、高輪築堤跡の価値を幅広く発信するとともに、新たに出来るまちの魅力として活用するための検討が本格的に始まることになる。引き続き、指導・協力をお願いする。一方で、高輪築堤跡については、日本考古学協会をはじめ、全面保存を求める声明も多く発せられている。このように、明治日本の近代化の象徴の1つである高輪築堤跡に対する関心は非常に高く、今後も可能な限り、現状のまま保存してほしい、現物・実物を見せてほしいという声が多く寄せられることが予想される。5・6街区については、まずは現地保存を前提としたうえで、事業計画を立案いただくことを求めていると考えている。繰り返しになるが、高輪築堤跡に対する関心の高さは、港区主催の見学会への応募者数等にも表れているとおりである。高輪築堤跡を活かしたまちづくりを行うことが、今後新たにつくられるまちにとってもプラスになると考えている。是非、高輪築堤跡の現物と新たなまちが共存できるまちづくりの検討をお願いしたい。」

(委員長)

5・6街区については、仮ベントの調査を行い、試掘も実施している。4街区の調査結果から見るに、再盛土ではなく、築堤の遺構が残っていることが分かってきた。遺構の現況について、早い段階で港区にとりまとめていただくことが大事であるため、よろしく願います。そのうえで、議論していきたい。

(東京都)

第7橋梁・橋台部の取扱いについては、今後も様々に検討すべきことがある。判明してきた発掘調査の結果を踏まえ、高輪築堤跡の魅力を発信するとともに、どのように活用していくかが大きな議題になっていくと思う。よろしく願います。

(港区)

史跡指定までのここまでの協力に感謝する。また、9/19の見学会についても、大変盛況に終えることができ、感謝する。港区では、港区議会第3回定例会が開かれており、高輪築堤に関する質疑が相次いでいる。大変関心が高く、区民の関心も非常に高いと言える。引き続き、様々な形で情報提供を行っていききたいと考えている。

3.9 閉会

(事務局)

いただいた調整課題等は持ち帰り、検討する。第10回高輪築堤調査・保存等検討委員会を閉会する。

以上

【資料 2】

2021. 1. 25

2021. 7. 16 改定第 1 回

2021. 11. 10 改定第 2 回

高輪築堤調査・保存等検討委員会
東京都教育委員会
港区教育委員会

高輪築堤跡の調査の方針について

高輪築堤調査・保存等検討委員会、東京都教育委員会及び港区教育委員会は、高輪築堤跡を対象とする埋蔵文化財の記録保存調査の方針について、次のように提案する。

1. 高輪築堤跡の文化財的価値

- ・高輪築堤跡は国史跡「旧新橋停車場」と一連のものであり、近代化土木遺産を代表する極めて重要な遺跡である。
- ・高輪築堤跡は、わが国の近代史、鉄道史、土木史、産業史上重要な位置を占めており、東京や高輪地区の地域史を考える上でも貴重な遺跡である。
- ・今回確認された高輪築堤跡は、遺構の連続性をとらえることが可能であり、遺存度も極めて良好である。また、明治 5 年（1872）の鉄道創業時から、複線化、3 線化、そして現代に至るまでの日本の鉄道の歴史的変遷をたどることができる遺跡である。
- ・第 7 橋梁橋台部は、遺存度も極めて良好であり、今後同種のもので発見される可能性は低く、希少性の高いものである。
- ・横仕切堤*は、鉄道開業時から高輪築堤と一体のものとして構築された施設であり、その文化財的価値は高輪築堤と同等であり、地域史上も極めて重要な遺構である。
*横仕切堤は、高輪海岸と高輪築堤を結ぶ通路であるとともに、高輪海岸の車町河岸から第 7 橋梁を通過して東京湾に船が出入りする水面を区画するものであり、のちの埋め立て工事による鉄道用地・民有地の拡大の指標となった。

2. 調査対象

調査の対象は、JR 高輪ゲートウェイ駅の西方で確認された、長さ 1.4km ほどの築堤本体、海手側及び山手側石垣と波除遺構、そして埋め立て遺構等を含むものである（港区遺跡番号 208）。

3. 調査の基本方針

- ・上記 1 のような高輪築堤跡の文化財的価値を踏まえて、調査は、高輪築堤調査・保存等検討委員会（以下「検討委員会」という。）及び埋蔵文化財行政における東京都教育委員会（以下「都教委」

という)・港区教育委員会(以下「区教委」という)が作成する調査方針及び調査指導の下で、考古学とともに近代史、鉄道史、土木史、土木工学、地質学、植物学、環境史などの諸分野の知見と方法に基づき、詳細かつ慎重に調査する。

- ・高輪築堤は本来、新橋～横浜間の鉄道構造物総体の一部をなすものである。旧新橋駅は国指定史跡「旧新橋停車場」として保存・活用されている。この点を踏まえ、高輪築堤跡もこれに関連する遺構として史跡に相当する重要性をもつことを認識の上、調査を実施する。
- ・遺構の現地保存や移築が想定される場合には、それを前提にした調査を実施する。

4. 高輪築堤調査・保存等検討委員会

- ・検討委員会は、高輪築堤跡の「調査方法及び保存方法等について検討し、必要な助言を行う」とされる(設置要綱第2条)。
- ・これを受けて、検討委員会では、埋蔵文化財行政における都教委・区教委の指導の下に、調査方針を定め、具体的な調査方法について決定する。

5. 調査の進捗確認と計画の修正変更

- ・調査の進捗と課題については、定期的に区教委から検討委員会に報告する。
- ・上記の実施にあたり、複数の発掘調査会社が従事することから、調査の目的や各種データ、調査成果等について、定期的に情報共有を図る。

6. 調査の課題

- ・以下のような調査の課題を解明するとともに、それらを総合して高輪築堤跡の全体像を明らかにする。
 - ①高輪築堤跡の地理学的環境(海浜部の自然環境との関わり)
 - ②高輪築堤跡を構築した土木技術
 - 群杭、土丹層、砂利層、盛土、石積み・石垣、波除杭など
 - ③高輪築堤構築の工区割り及び施工過程
 - ④鉄道関連の施設
 - 電柱・枕木・バラストなど
 - ⑤高輪築堤に使用した資材の分析
 - 石材、砂利、土、木材等の量、由来、搬入経路等
 - ⑥高輪築堤跡の修理箇所と工法
 - ⑦鉄道創業時から複線化、3線化、築堤の終焉に至る高輪築堤の鉄道の歴史的変遷
 - ⑧高輪築堤に関する文献資料、絵画資料、写真資料の収集と分析
 - ⑨近代史、鉄道史、土木史からみた高輪築堤
 - ⑩東京・高輪の地域史における高輪築堤

7. 調査の流れ

- ・調査手順は、基本的に構築の新しい時期から古いものへと段階的に進める。

- ・調査工程については、資料①の築堤断面構造想定図をもとに、資料②～④の調査工程図と資料⑤の調査工程表を基に進める。
- ・構築順の記録写真は合成で調査範囲全体をつなぐ。
- ・調査範囲が長大なことから、適切な調査範囲の規模を検討する。

8. 遺構別の調査方針

石垣について

- ・これまでの試掘調査及び第2東西道路地区他の調査によって、海手側石垣は上部が取り除かれているものの、下半部はほぼ残存しており、良好な遺存状態と評価できる。また、山手側石垣についても2段階の石垣が確認されており、拡張の変遷が分かっている。
- ・検出されている石垣の平面及び側面の写真から、石積みの変化点の有無、規模の相違個所の観察、修築跡、石材種の使い方の特徴等、事前に状況確認を行い、調査範囲及び工程を作成する。
- ・石垣石は個体No.をつけて取り上げ、規模、重量、石質、加工、目地の在り方等観察事項を検討し記録化する。
- ・裏込め石については、石材の種類、規模、積み方等を観察し、記録化する。
- ・胴木及び杭については、規模、加工の在り方、刻印の有無、樹種等の観察を行い記録化する。また、杭に関しては、打ち込み深度と土層との関係等も記録化する。
- ・石材はじめ木材等資料については、専門家の指導の下、必要に応じてサンプリングを行う。

堤について

- ・これまでの調査で最上部には創業時のバラストが確認されている。バラスト面に伴う枕木痕や電信柱痕等、堤上に残る鉄道関連遺構を慎重に確認し記録化する。
- ・堤内部の構造については、段階的な構築順に留意し記録化を図る。
- ・これまでの築堤内部の盛土の状況から、築堤の土層（ローム、粘土、シルト等）は場所により多種の盛土が使われていることが分かっている。盛土の観察及び記録化を慎重に行う。
- ・堤の盛土内に含まれる遺物は、創業時の年代を決めるうえで重要なものである。段階的な構築に包含される遺物を適切に取り上げる。
- ・築堤盛土と基盤層（自然堆積層）との関係を把握する。
- ・専門家の指導の下、必要に応じて盛土・自然堆積層のサンプリング、分析を行う。
- ・土層断面の剥ぎ取り、遺構の一部切り取り等は必要に応じて実施する。

盛土中の遺構について

- ・盛土の掘削は慎重に行った上で精査し、盛土内で確認される遺構の有無を確認する。
- ・遺構が確認された場合は、築堤との関係（構築の時期や目的等）を把握した上で記録化する。

波除杭・群杭等について

- ・これまでの調査によって、海手側石垣の東側に列状の群杭が確認されている。杭列の上部は黒色の砂利で覆われている。砂利層の上面の記録を済ませた後、杭の検出作業を行う。

- ・杭列は、築堤と一体のものと考えられることから、杭列の在り方をはじめ、変化点の有無、打ち込み深度と土層との関係等の観察と記録化を行う。また、杭については、取り上げた後、規模、加工痕、刻印等の有無、樹種等の観察を行い、記録化する。
- ・専門家の指導の下、必要に応じて樹種等のサンプリングを行う。

埋め立て遺構等について

- ・第7橋梁橋台の海手側の土留め遺構は、構内の拡張の遺構として記録化する。
- ・試掘調査及び築堤確認調査によって、築堤を覆う土層は構内の拡張の痕跡を示している。構内の歴史を記録化するため、必要な個所で土層堆積の記録化をおこなう。

第7橋梁橋台について

- ・第7回検討委員会において、橋台部及び築堤約80mの現地保存が決定したことから、記録保存を前提とした調査は実施しない。

信号機跡について

- ・信号機跡の基本的な構造を確認したうえで、以下の点を捉えるように留意して調査を行う。
 - ① 土台部の基礎構造
 - ② 構築の時期及び方法
 - ③ 築堤の工法及び地業の差異
 - ④ 修復、改築等の痕跡の有無
 - ⑤ その他文献、古写真等から確認できる付帯施設の有無、及びその構造
- ・当該遺構は移築保存となることから、移築・公開にあたって必要な情報を取得する。

横仕切堤跡について

- ・調査にあたっては、事前に地形図等で変遷を確認したうえで、以下の点を捉えるように留意して調査を行う。
 - ①横仕切堤の基本的構造
 - ②横仕切堤の変遷及び構築方法
 - ③築堤との接続部の構造と構築段階及び構造的差異
 - ④拡幅、修復、改築等の痕跡の有無

9. 記録作業後の構築部材の取扱について

- ・記録化作業が終了した遺構構築部材については、今後の保存・活用・公開の方針を踏まえた上で、適切に扱う。

10. 調査成果の公開について

- ・発掘調査の成果は、現地調査の進捗状況に合わせて現地説明会等により、広く公開する。

4 街区の「横仕切堤」跡の調査計画について(案)

20211024

港区教育委員会

4 街区 A・B 及び 4-2(民地)にまたがって築堤と山側の旧東海道とを繋ぐ、東西方向の堤が確認されている(「横仕切堤」か?)。この遺構については、令和3年(2021)10月6日に開催された第10回調査・保存検討委員会の谷川委員長より下記のとおり指導があった。

1. 「横仕切堤」跡が築堤と一体の可能性が高く、築堤や周囲との歴史的環境の関係からその意味を探る必要がある。
2. 本遺構の取り扱いについては慎重を期すべきである。
3. 信号機跡と同様に調査の方針に加える。
4. 調査の計画を立案する。
 - ①資料や想定される遺構の状況をもとに調査計画を立てる。
 - ②「横仕切堤」跡周辺の遺構との関わりを把握し、構築の順序を推定して、新しい段階から古い段階へ遡及して調査を実施する。
 - ③「横仕切堤」跡の調査の課題、調査の流れ、観察項目および記録化の調査方針を策定する。
 - ④「横仕切堤」跡の変遷、修理箇所と工法などを明らかにする。
5. 検討委員会で承認された「調査の方針」には「横仕切堤」跡は含まれていないために、「調査の方針」に加筆して、検討委員会で承認する。

上記の指導内容をもとに「横仕切堤」跡の調査計画を下記のとおりとする。

【「横仕切堤」について】

1 検出された「横仕切堤」跡

位置:4 街区 A・B 及び 4-2 街区(民地)

築堤との関係:築堤の山手側の石垣と直交して接続して東西方向に構築されている。第7橋台を中心に南北に「横仕切堤」が構築されていたことが文献から判断でき、本遺構は南の「横仕切堤」に該当すると考えられる。

構造:現在は接続部の上部が確認されている状況である。北側は石垣であるが、南側は土留め板柵で構築されている。

規模:平面南北幅 4.8m



西より東方をみる

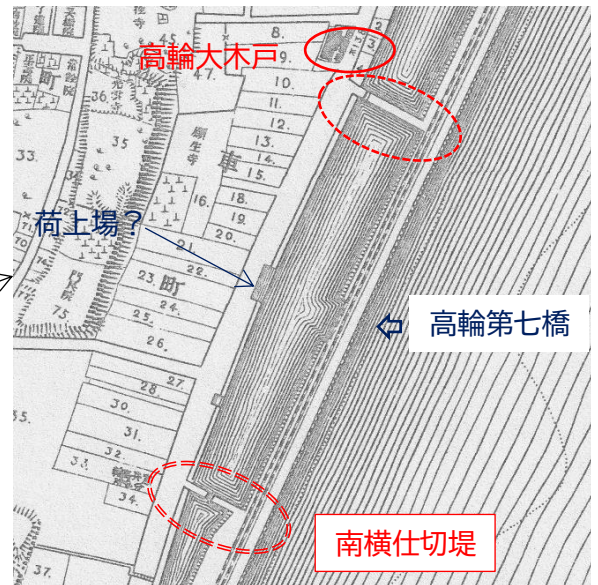
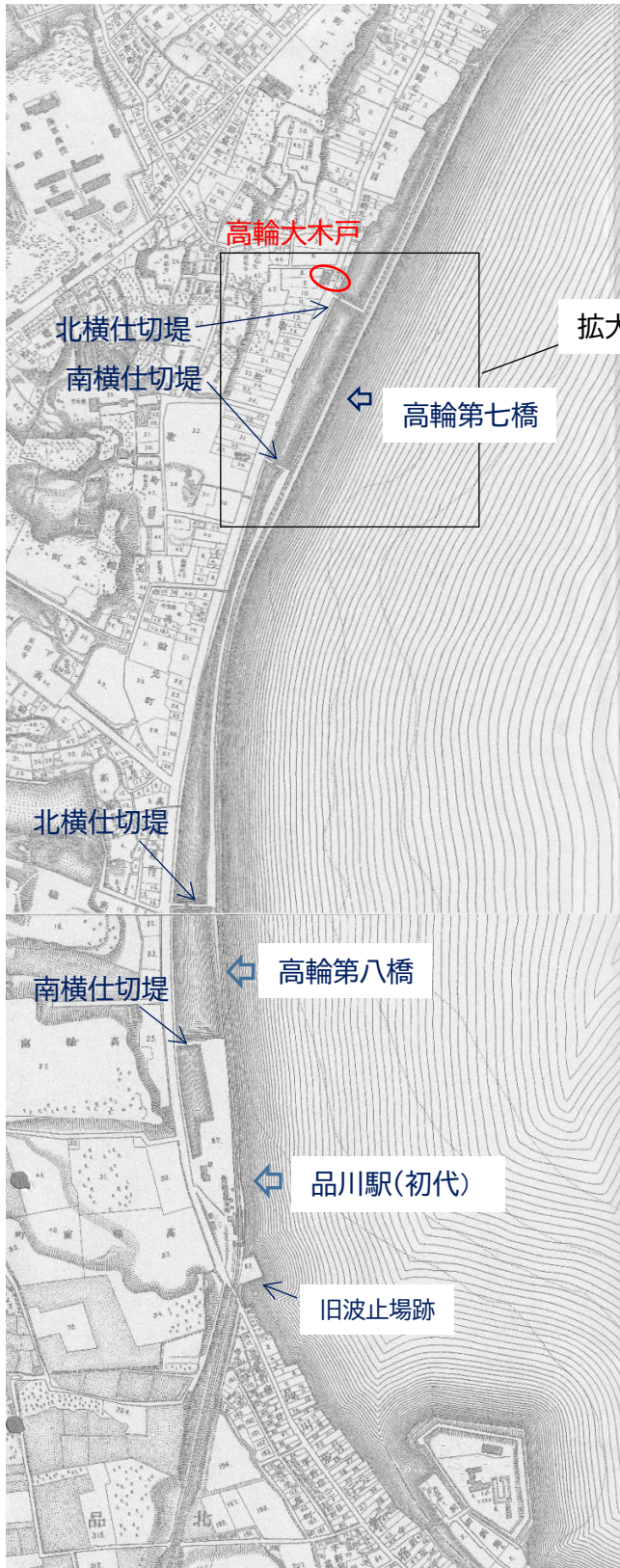


横仕切堤の南側土留め遺構



土層断面(西向き)

2「横仕切堤」についての歴史資料



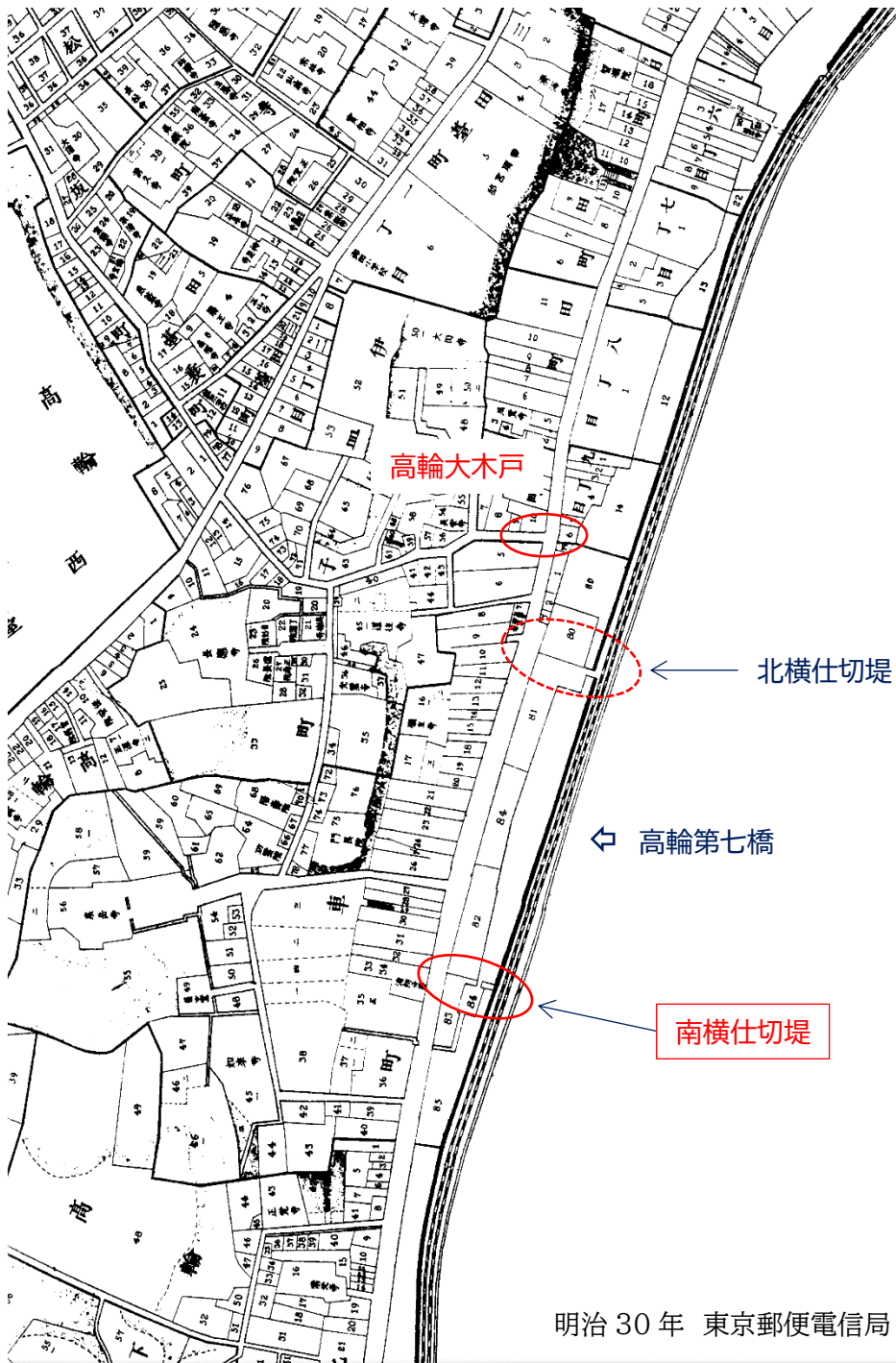
地名	工業名目	間坪数作品	高長幅丈	換算
高輪第七橋 汐入内	左右裏石垣	長百四十間 高一間		254.5m 1.8m
	北横仕切堤	長三十間 高同 上巾同		54.6m 2.58m 3.6m
	南横仕切堤	長二十五間 高八尺五寸 上巾二間		45.5m 2.58m 3.6m
同所 高輪第八橋 汐入内	同	長百十間 高一間		200m 1.8m
	同	長四十間 高八尺五寸 上巾二間		72.8m 2.58m 3.6m
	同	長四十七間 高十尺 上巾三間		85.5m 3m 5.5m
同新堤	亀服石垣	長九百七十七間半		1,779m

大島盈株 1899「從東京新橋至横濱野毛浦鐵道諸建築費用項目」『帝国鐵道協會會報』第一卷第四号 「埋立盛土堤 石垣之部」より抜粋・加筆

明治20年「内務省実測 東京五千分ノ一全」(部分)

明治20年図と大島『会報』「埋立盛土 堤 石垣之部」(以下、『会報』)よりわかること

- 1 絵図の「第七橋」と「第八橋」をみると南北の「横仕切堤」は、橋台を中心にしてそれぞれの南北を東西方向に仕切るように構築されていると考えられる。
- 2 「第七橋」に伴う両仕切堤は、それぞれ一箇所切り抜きをもっている(水抜き用か?)
- 3 『会報』に記載される「南北横仕切堤」と「左右裏石垣」(橋台山側の石垣のこと)は、両橋台に伴う表記として解釈できる。
- 4 「第七橋」に伴う「南横仕切堤」と「第八橋」に伴う「北横仕切堤」の間は、築堤の幅が山側に太いことがわかる。また、仕切堤付近が中央部より幅が太い。



明治 30 年 東京郵便電信局「東京芝区全図」(部分)

明治 30 年図よりわかること

- 1 明治 20 年図と比較すると街道筋の海側(東側)の埋め立てが進み宅地化している。
- 2 「北横仕切堤」は民地として取り込まれ、築堤側のみが仕切堤の名残を残している。
- 3 「南横仕切堤」は民地と一体化するが、街道西側の排水溝がつながり、仕切堤の中央近くを切り排水している。

【 調査の課題と留意点 】

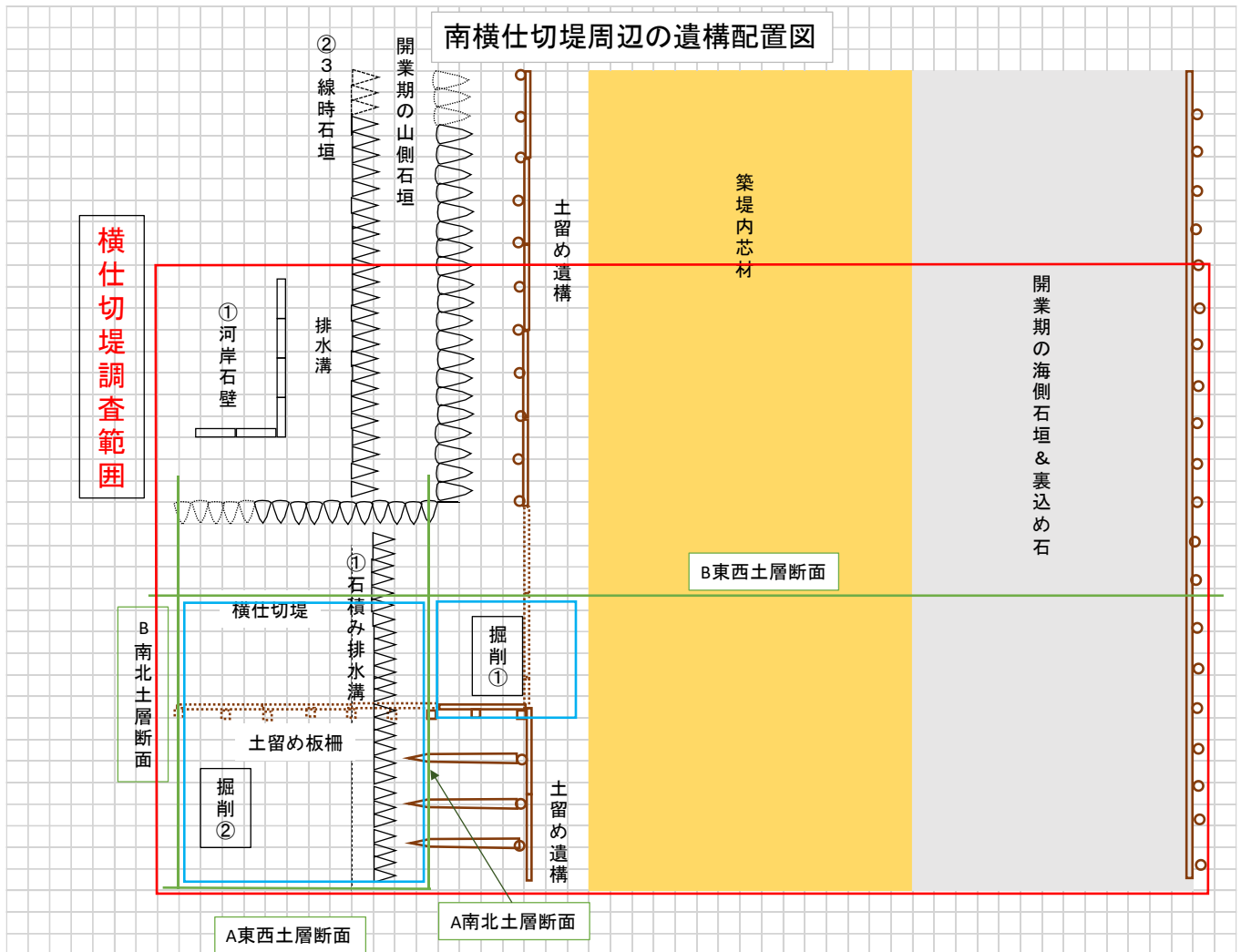
1 課題

- ・「横仕切堤」跡と山側石垣との関係を内部構造から探るため断面を記録化すること
- ・「横仕切堤」跡に作り替えや修理等の痕跡(変遷)があるのかを確認すること
- ・「横仕切堤」跡と裏込め石と山側石垣の裏込め石の関係を捉えること
- ・「横仕切堤」跡の石材及び木材の観察(記録化)とサンプル採取(要分析)
- ・「横仕切堤」跡と築堤上部との高さや位置関係を把握するために両者を跨ぐ土層断面(東西方向)を記録化すること

【 調査計画 】

調査の流れ（南横仕切堤周辺の遺構配置図参照）

- ①調査準備、河岸石壁及び石積み排水溝、記録化後撤去
- ↓
- ②3線時石垣調査、後撤去
- ↓
- ③掘削①の範囲を調査して横仕切堤の南側の土留め板柵と築堤山側の土留め遺構との関係を捉える
- ↓
- ④A 南北土層断面を記録化
- ↓
- ⑤掘削②の範囲を調査して、3線時の石垣の有無及び土留め板柵等の検出と記録化
- ↓
- ⑥B 南北土層断面及び A 東西土層断面の記録化
- ↓
- ⑦遺構の変遷を把握したうえで、調査方法を検討



【資料 3】

高輪築堤跡発掘調査報告書の概要

【発掘調査報告書分冊案】

- 第 1 分冊：品川駅北口改良工事に伴う物流地下通路・物流荷捌き部・仮斜路部の調査
※平成 31 年度の調査（最初に発見された地点）は、「物流地下通路」として報告する。
- 第 2 分冊：環状 4 号線・京浜急行線連続立体交差事業に伴う調査
- 第 3 分冊：品川駅北周辺地区再開発事業に伴う調査≪ 1 街区 ≫
※品川駅北周辺地区再開発事業に伴う調査の「調査に至る経緯」「地理・歴史的環境」等は第 3 分冊に記載する。
- 第 4 分冊：品川駅北周辺地区再開発事業に伴う調査≪ 2 街区・第 2 東西連絡道路 ≫
- 第 5 分冊：品川駅北周辺地区再開発事業に伴う調査≪ 3 街区 ≫
- 第 6 分冊：品川駅北周辺地区再開発事業に伴う調査≪ 4 街区 ≫
※第 1～6 分冊：発掘調査（試掘調査・検出調査・本調査）の事実記載編
- 第 7 分冊：文献調査・自然科学分析・考察編
- 文献調査 1
※幕末～鉄道敷設工事～開業～3 線化、鉄道史の観点から
- 文献調査 2
※横仕切堤、車町河岸、埋立工事に伴う土地利用など、地域史の観点から
- 自然科学分析
※盛土・自然堆積層（パレオ・ラボ）、石材（柴田先生）、木材樹種（能城先生）、鉄製品（日鉄テクノロジー）、接着剤（東文研）ほか
- 土質調査
※詳細は JR 東日本
考察

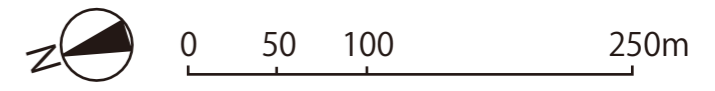
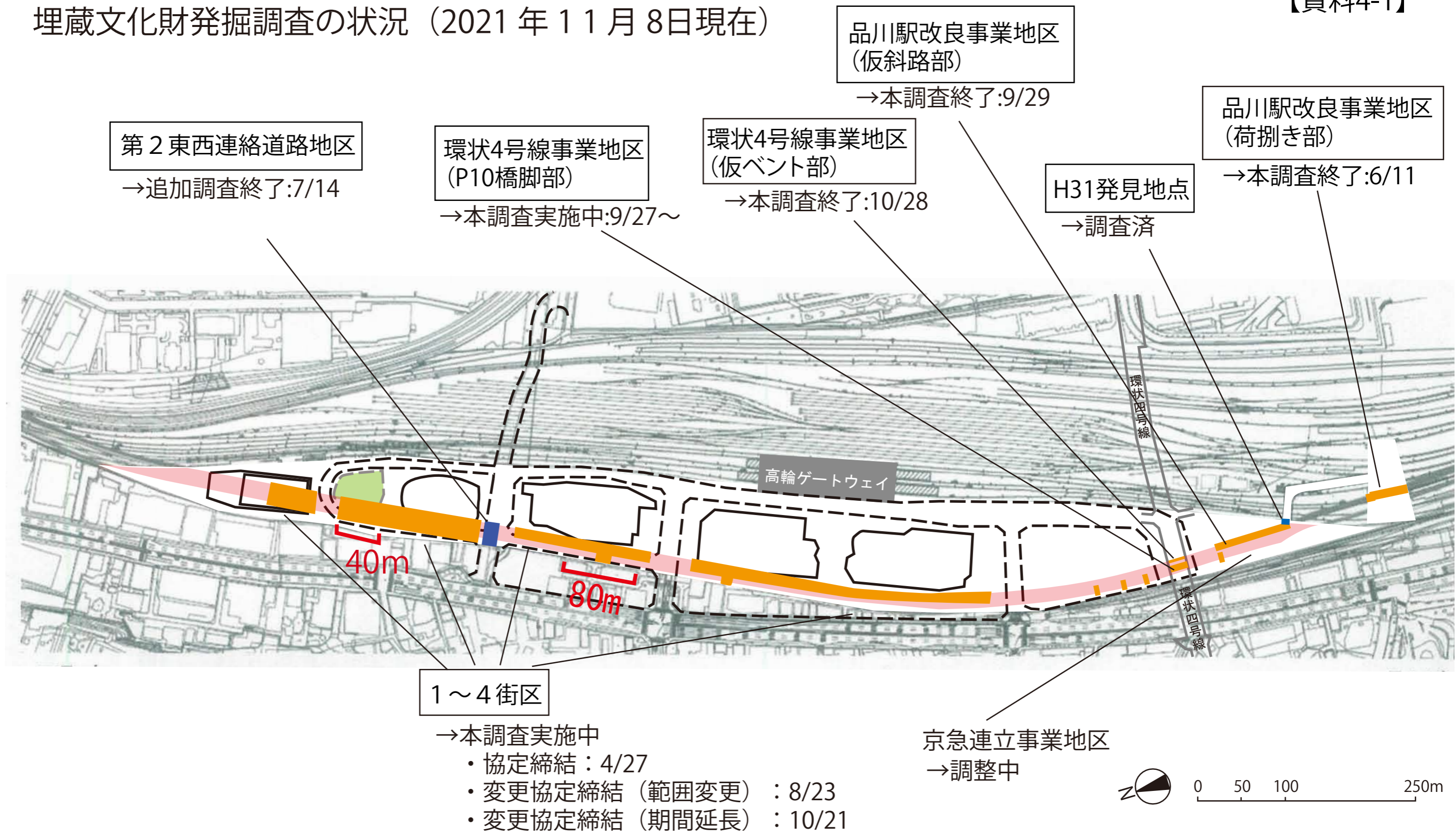
【発掘調査概報】

本調査終了後に発掘調査概報を刊行する。

※報告書作成にあたっては、調査指導委員会を設置する。

※文献調査・自然科学分析を担当する専門家との検討会を設置する。

埋蔵文化財発掘調査の状況 (2021年11月8日現在)

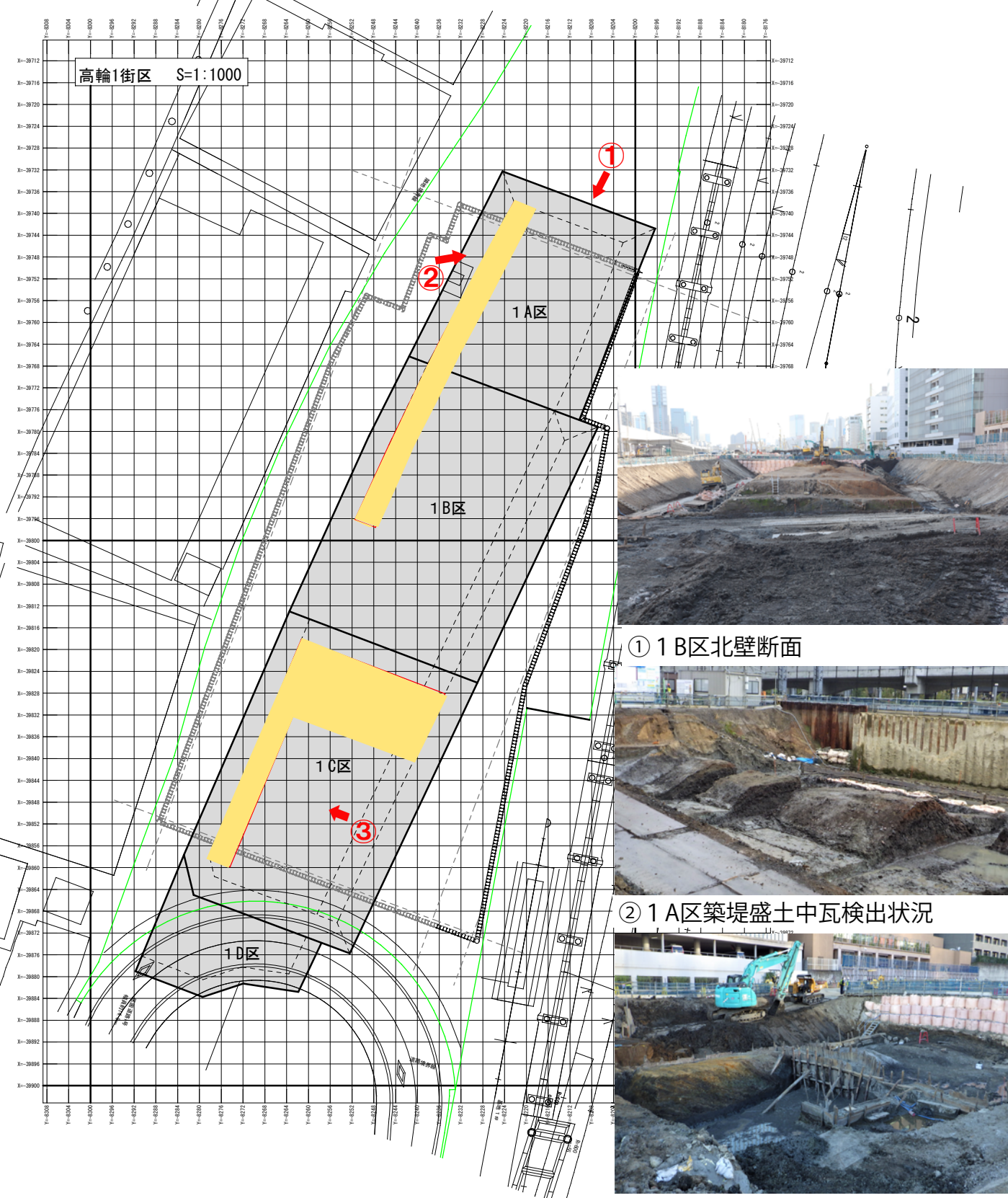


高輪築堤跡(港区No.208)埋蔵文化財調査の進捗について

2021(令和3年).11.8現在

地 点	協定日	着手日	区割 り	海側石垣		築堤上面 (パラスト)	築堤内部 芯材	山側石垣		終了確認日	保存関係	調査特記内容	備 考
				開業時 石垣等	波除杭			開業時 石垣等	3線時 石垣等				
1街区		5/24	A~D (4区)	○	○	○	○	未確認	○	A・C区山側3 線化時石垣・C 区通路部分 (8/27) B区山側3線化 時石垣(9/24) B区山側3線化 時石垣の一部 (11/1)	・笠石?出土 ・芯材に瓦片を利用	8/23の変更協定によってD区追加	
2街区	4/27 8/23 (変更協定) 10/21 (変更2回目)	6/21	A~E (5区)	○	○	○	○	未確認	○		A区 (40m史跡指 定9/17告示)	・築堤上面のまくら木痕 ・双頭レール出土	8/23の変更協定によって一部追加
3街区		5/24	A~D (4区)	○	○	× (上面削平)	○	○ (3A)	○	E区(9/6) A・D区 (10/13) B・C区 (10/22) B・C区追加部 (11/5)	D区 (第7橋台含む 80m史跡指定 9/17告示)	・第7橋台(D区)	8/23の変更協定によって一部追加 記録保存調査終了
4街区		5/17	A~I (8区)	○	○	× (上面削平)	○	○ (4A)	○ (4A)	H区 (9/30)	E区 (信号機跡含 む30m移築保 存)	・海側石垣上に張り出し部を 確認(信号機跡か) ・B区山側で横仕切堤確認 ・まくら木付チェア一出土	
京急連立事業地区	調整中											・試掘調査により築堤山側 が大きく土壌改変されている ことを確認(明治30年まで)	
環状4号線事業地区	9/27 10/11(変更 協定)	9/27		/	○ (仮ベント部)	○	○	/	/	21/10/28 (仮ベント部)		・同上	
第2東西連絡道路地区	20/9/1 11/10 (変更協定)	20/9/1		○	○	× (上面削平)	○	○	○	20/12/22		法面下追加調査 7/1~7/14(終了確認済)	記録保存調査終了
品川駅改良事業地区	仮斜路部	2/26		○	○	/	/	/	/	9/29			記録保存調査終了
	荷捌き部			○	○	/	/	/	/	6/11			記録保存調査終了
《 凡例 》 ○: 残存確認 ×: 削平等により取り除かれている 未確認: 残存が想定できるが未確認である /: 調査範囲外				《 成果の要点 》 ・海側の石垣はほぼ開業期の姿で残っている ・山側の開業時の石垣は、第7橋台を挟む南北の横仕切堤の間で確認されているが、そのほかの地区では未検出である ・築堤とともに第7橋台及び信号機跡が確認されている ・築堤は4街区の信号機部で湾曲するが、その南北は直線的に伸びている ・山側は3線時に拡幅されている ・築堤構築の変遷と内部構造を確認中									

1街区全体図



① 1B区北壁断面

② 1A区築堤盛土中瓦検出状況

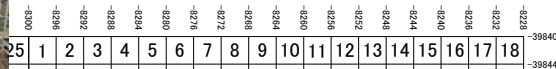
③ 1C区縦断面及び盛土中検出遺構

2街区 全体図 (S=1/1000)



5

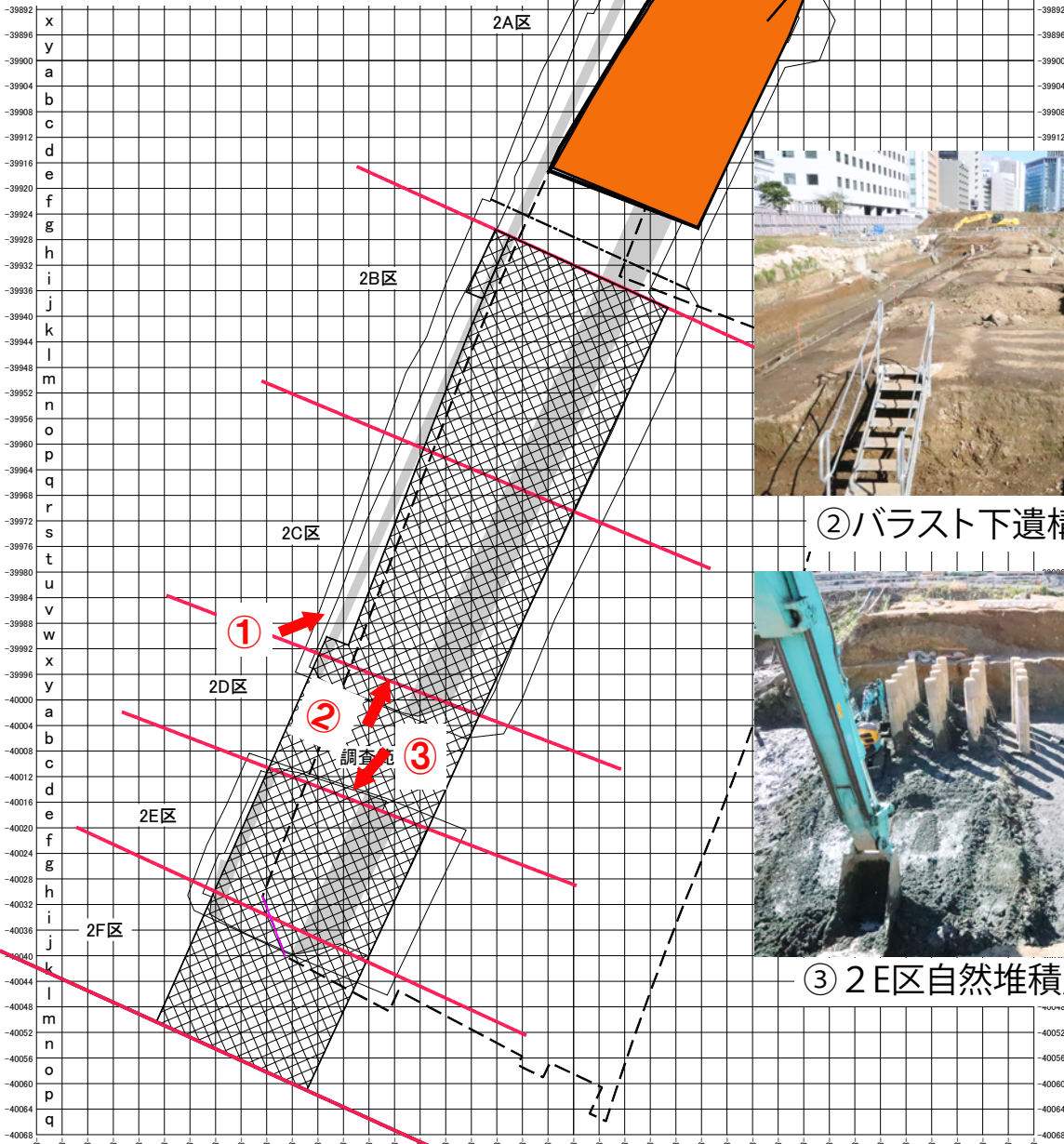
D



史跡指定範囲
(9/17官報告示)

① 2B・C区山側土留め検出状況

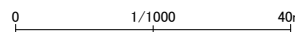
E



② バラスト下遺構検出状況



③ 2E区自然堆積層検出状況



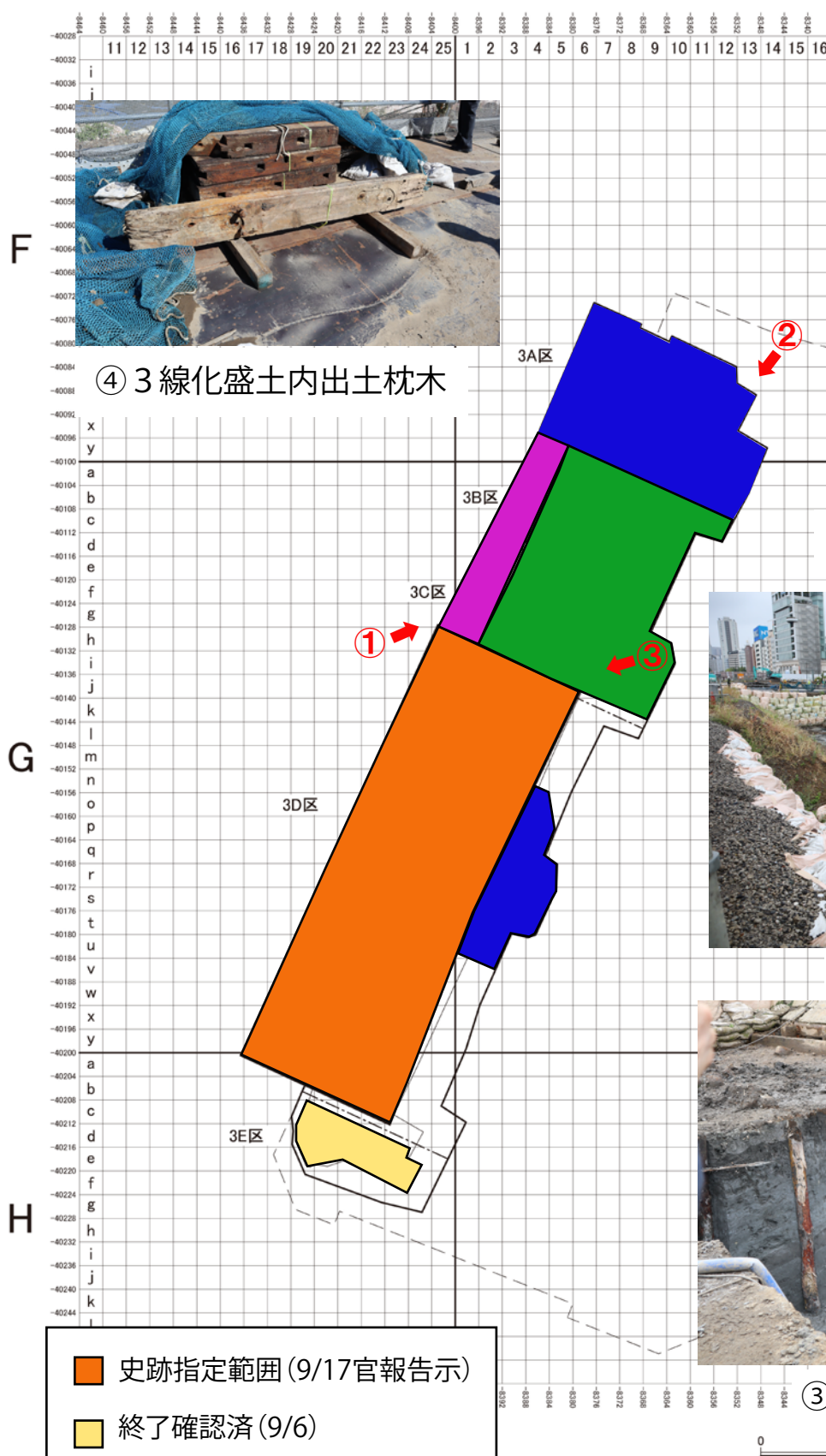


3街区 全体図

【資料4-5】

3

4



① 3A・B区追加部分完掘状況

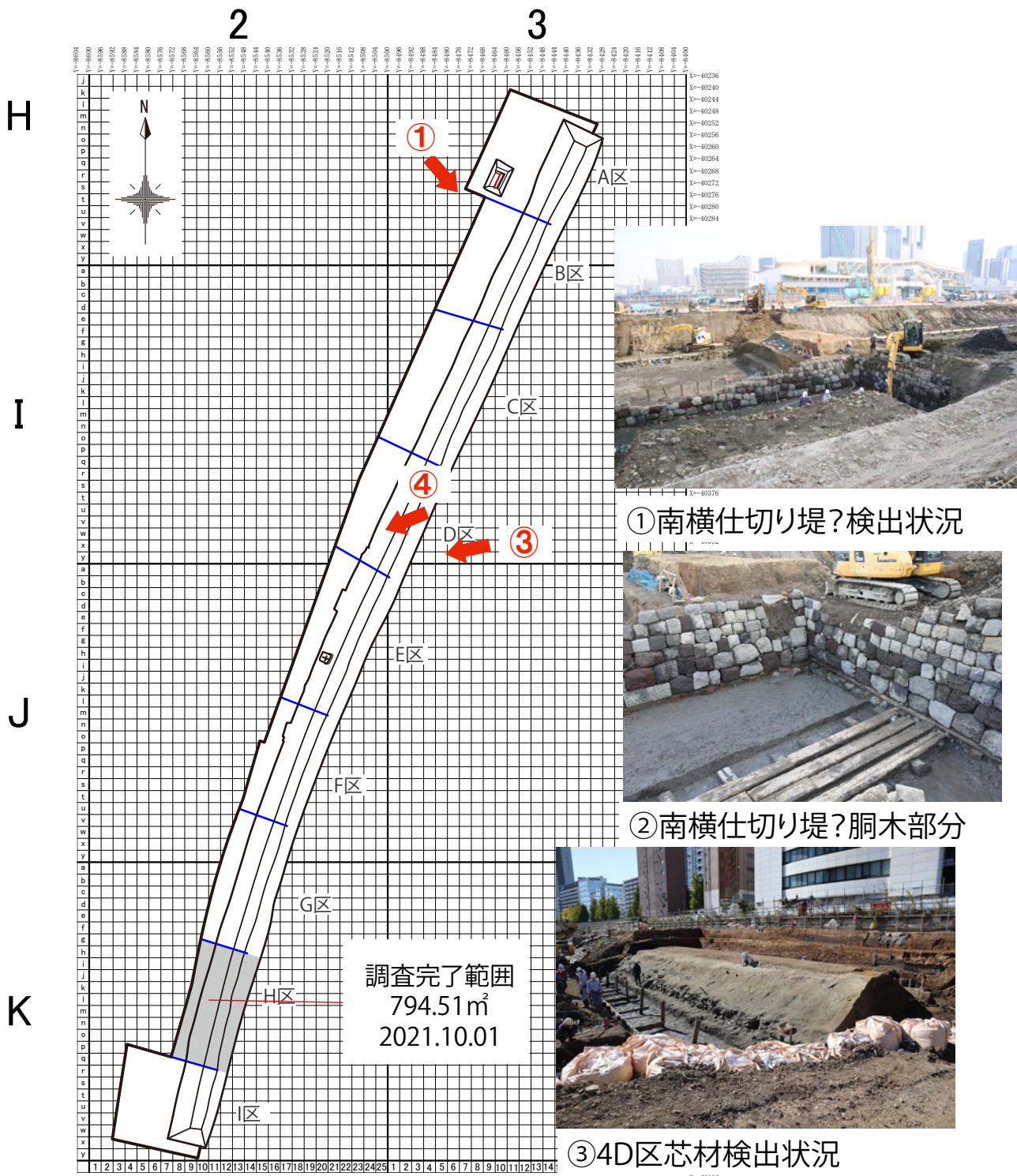


② 3B・C区完掘状況



③ 3C区海側下層確認調査

TM208 高輪築堤 4街区



①南横仕切り堤?検出状況



②南横仕切り堤?洞木部分



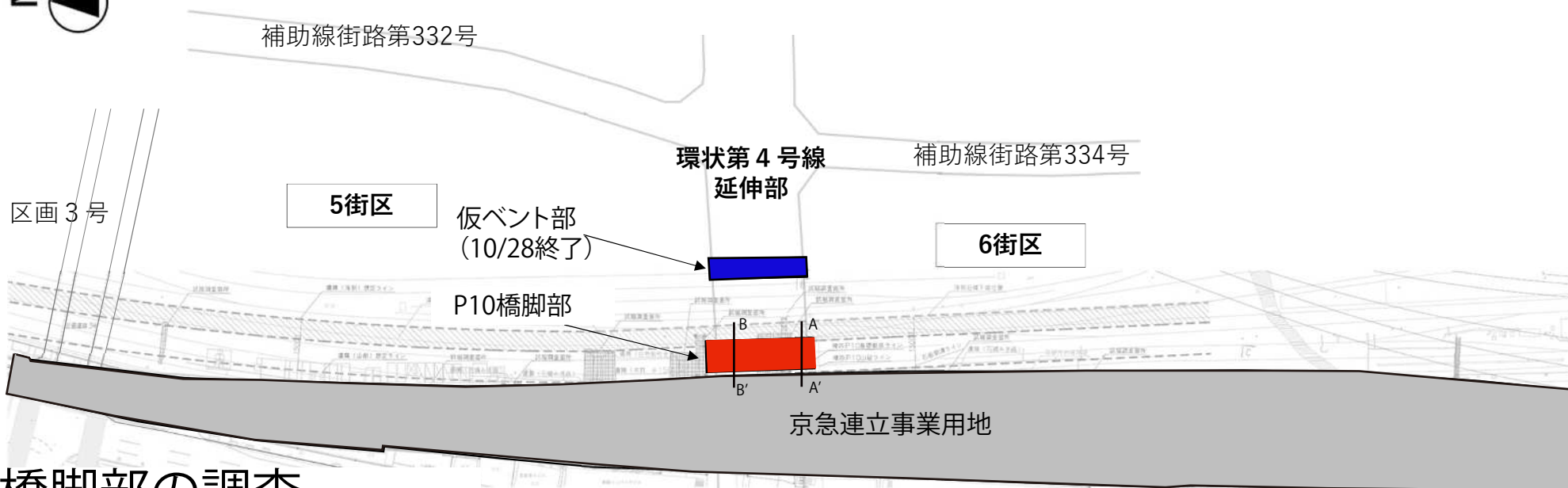
③4D区芯材検出状況



④4D区芯材部盛土確認状況

0 (1:2000) 50m

環状4号線調査位置図



P10橋脚部の調査



①土層断面(A-A')



②土層断面(B-B')

国道15号

【資料5】

高輪築堤跡(港区No.208)5・6街区の成果について

2021(令和3年)11.8現在

地点 (関連事業)	確認調査	海側石垣		築堤上面 (バラスト)	盛土内遺構	山側石垣		複線化痕跡	調査特記内容	備考
		開業時 石垣等	波除杭			開業時 石垣等	3線時 石垣等			
①	R3.3	/	/	○	未確認	未確認	未確認	未確認	溝状遺構を検出(もとは間知石を伴う側溝か?)	・営業線に近いため、確認調査の掘削深度はGL-約50cm。
② (京急連立)	R3.1	/	/	○	未確認	未確認	未確認	未確認		・営業線に近いため、確認調査の掘削深度はGL-約50cm。
③ (京急連立)	R3.1	/	/	○	未確認	未確認	未確認	未確認	間知石組側溝を検出(T.P.+2.74m)	・営業線に近いため、確認調査の掘削深度はGL-約50cm。 ・京急既存躯体から東3mは躯体掘方による攪乱。
④	R3.1	○ (T.P.+2.93m)	/	○	○	未確認	未確認	○ (T.P.+2.87m)	間知石組側溝を検出(T.P.+2.83m)	
⑤	R3.3	/	/	○	○	未確認	未確認	○	・間知石組側溝を確認(T.P.+2.78m) ・杭2本(Φ約150mm)を確認(T.P.+1.23m)	
⑥ (環4P10橋脚)	R3.3	○	/	○	未確認	/	/	未確認		・営業線に近いため、確認調査の掘削深度はGL-約50cm。 ・現地調査実施中(R3.9.28~) ・設計変更により海側石垣は現地保存
⑦ (環4P10橋脚、京急連立)	R2.11 R3.1	○ (T.P.+2.7m)	/	○	○	未確認	未確認	未確認	間知石組側溝を検出(T.P.+2.79m)	・環4部分は現地調査実施中(R3.9.28~) ・設計変更により海側石垣は現地保存
⑧ (環4仮ベント部)	R3.9	/	○ (T.P.-0.7m)	/	/	/	/	/		現地調査終了(R3.10.11~10.28)
⑨ (京急連立)	R3.1	○	/	○	○	/	/	/	間知石組側溝を検出(T.P.+2.68m)	営業線に近いため、確認調査の掘削深度はGL-約50cm。
⑩ (京急連立)	R3.3	/	/	○	/	/	/	/		営業線に近いため、確認調査の掘削深度はGL-約50cm。
⑪ (品川駅北口改良・物流仮斜路部)	H31.4	○	○	/	未確認	/	/	/	群杭及び海側石垣胴木から3段程度が残存	・現地調査終了(R1.5.28~6.2/R3.4.19~9.29) ・工事に影響しない石垣は現地保存
⑫ (品川駅北口改良・物流仮斜路部)	R2.11	○	○	/	未確認	/	/	/	群杭及び海側石垣胴木から3~4段程度が残存	現地調査終了(R3.3.1~6.11)
《 凡例 》 ○: 残存確認 ×: 削平等により取り除かれている 未確認: 残存が想定できるが未確認である /: 調査範囲外		《 成果の要点 》 ・1~4街区に比べ、海側石垣の確認地点標高が高い。 ④・⑤・⑦の西側では、下端(T.P.±0m前後)で杭と見られる木材を確認している。 ・山側石垣は開業・三線化ともに未確認である。 ・間知石組側溝に用いられている石材(甲州産の御影石)が都内で流通するのは明治40年代以降であることから、側溝の構築時期も同時期と見られる。 ・間知石組側溝は、常滑産の電らん管(大正時代前期~)によって一部壊されており、この時期には使われなくなったとみられる。								

試掘成果平面図

