

第32回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【部会①】

日時：2023年6月7日（水）

部会① 10:00～12:00（予定）

場所：JR東日本 現地会議室

次 第

【部会①】

(1)開会

(2)第31回委員会（5/10）部会①の議事録確認 【資料1】

(3)京急連立事業（1工区）の調査の進捗について 【資料2】

(4)品川駅北口改良工事の調査について 【資料3】

(5)その他

(6)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。

資料 1

第 31 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【部会①】

開催記録

1 開催概要

- 日時：令和 5 年 5 月 10 日（水）10：00 ～ 12：00
- 場所：TKP ガーデンシティ PREMIUM 品川 ホール 5A
- 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 アドバイザー） ・古関 潤一氏（ライト工業株式会社 R&D センター テクニカルオフィサー）
オブザーバー	・文化庁文化財第二課 史跡部門 ・港区教育委員会事務局 教育推進部 図書文化財課 ・港区街づくり支援部 ・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 鉄道関連事業課 ・東京都 交通局 建設工務部 計画改良課 ・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 ・鉄道博物館 学芸部 ・東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部 ・京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 ・京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部
事務局 東日本旅客鉄道(株) 京浜急行電鉄(株)	・東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模開発部門 ・東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部 ・京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 ・京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部 他
サポート	・パシフィックコンサルタンツ株式会社

■ 当日配布資料

部会①

- ・ 次第
- ・ 資料 1：第 30 回委員会（4/5）部会①議事録案
- ・ 資料 2：調査の進捗について

2 議事要旨

2.1 部会①

(1) 開会

- 第 31 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会の部会①を開会する。(事務局)

(2) 第 30 回委員会 (4/5) 部会①の議事録確認

- 修正指摘なし。(委員一同)
 - ← 議事録を確定する。(委員長)

(3) 調査の進捗について

- 報告は交通局の調査の最終段階となる。1号遺構は海に面していた場所で東海道護岸の石垣が積まれていたが、高輪築堤を造るため石垣を撤去、そこが崩れないように土留めを築いたものである。その山側から現れた遺構が2号遺構と言われる土留めであり、1号遺構と2号遺構の関係については検討する必要があると考えている。加えて、3号、4号遺構が発見された。4号遺構は南北に2列存在、溝を掘って柵を設置してあるが時代差があると思われる。西側に折れ曲がっているので囲いの役割を持っているとも考えた。3号遺構は杭列であり、同箇所にて17世紀前半の遺物が検出されているので恐らく東海道の初期整備に関係する遺構である可能性がある。いずれも南方向につながっているかどうか興味深く、今後検討する必要がある。(委員長)
- 高輪築堤は東海道の関係で造られていることが基本な理解であり、江戸時代の東海道のしつらえを把握することは重要なことである。(委員長)
- 交通局の調査は非常に長期間にわたってご協力いただいた。重要と考えている遺構の移築も検討されていることについて、改めてお礼を申し上げます。(委員長)
- 3号遺構と4号遺構の違いは、杭列の方が4号という整理でよいか。(古関委員)
 - ← 図の赤線表記が3号遺構であり木杭が検出されている。図の水色線表記が4号遺構である。(港区)
- 江戸時代以降災害等で何度も壊され、修繕されているものとする。痕跡に注意して観察してもらいたい。(小野田委員)
- 当時の徳川実紀に普請記録が残るとされる。そのような資料も確認してもらいたい。(小野田委員)
- 高輪築堤とは直接関係がないが、東海道という街道のメンテナンス方法については、興味深い。(小野田委員)

(4) その他

- その他なければ部会①を終了する。(委員長)

(5) 閉会

議事録要旨以上

3 議事録

3.1 部会①

(1) 開会

(委員長) 次第に沿って進める。

(2) 第30回委員会(4/5)部会①の議事録確認

(委員長) 議事録について修正等の指摘はあるか。

(委員長) 本委員会終了までに修正指摘がなければ、議事録を確定する。

(3) 調査の進捗について

(港区) 資料2について説明する。

(委員長) 質問や意見はあるか。

(委員長) 交通局の調査の最後の段階で発見された遺構だが、従来より1号遺構、2号遺構が確認されている。1号遺構は東海道護岸の石垣が積まれていた場所であり、海に面していた。それが高輪築堤を造るため、転用目的で石垣を撤去したが、そこが崩れないように土留めを築いたものである。その山側から現れた遺構が2号遺構と言われる土留めで、1号遺構と2号遺構の関係については検討する必要があると考えている。さらにその後、山側から今回の3号、4号遺構が現れた。4号遺構は、時代に差がある溝に、2列の柵の設置が存在すると推測する。溝が南北の方向に延びているが、少し西側に曲がっている。従って囲いの役割も兼ねるのではないかと考える。3号遺構は杭列である。年代としては同箇所にて、17世紀前半の遺物が現れているので、恐らく東海道の初期整備に関係する遺構の可能性はある。これらは南方向へつながってくるのか興味深く、調査していく必要がある。高輪築堤は東海道との関係で築かれたことは、我々の基本的な理解であり、江戸時代の東海道のしつらえを把握するためにも今回の遺構は重要であると考えている。交通局の調査について、非常に長期間にわたる調査実施へのご協力、また重要な遺構について移築の検討がされていることに、改めてお礼をしたい。

(古関委員) 資料2-3-1の平面図で3号と4号の定義は、杭列がある方が3号という認識でよいか。3号の杭列は2号・1号と異なり、木杭自体は出ていないのか。

(港区) 図で赤線が3号、水色線で示した溝状のものを4号としている。3号は、木杭自体が検出されている。写真④で確認できる。

- (小野田委員) 江戸時代以降、何回も災害で壊され、恐らく 10 年～20 年周期で修繕されているものと推測する。痕跡に注意して観察してもらいたい。
- (小野田委員) 当時の徳川実紀に普請記録が残っているものと思われる。そのような資料も確認してもらいたい。
- (港区) 狭小な範囲での調査となっている。今回のエリア外での開発行為においても注意して進めたい。
- (小野田委員) 高輪築堤とは直接関係ないが、東海道という街道のメンテナンス方法については、興味深い。
- (委員長) 他になければ次に進める。

(4) その他

- (委員長) その他は何かあるか。
- (委員長) 特になければ部会①を終了し、部会②に進める。

(5) 閉会

以上

京急連立事業（1工区）の調査の進捗について

1 想定される埋蔵文化財（令和5年2月1日 第27回高輪築堤調査・保存等委員会 部会①）

- (1) 第8橋梁に伴う北横仕切堤、①高輪築堤複線化以降の盛土A、②高輪築堤と旧東海道との間の埋立土B、③①及び②が重複する範囲
- (2) 盛土A及び埋立土B内に想定される遺構は、土を押さえるための南北方向の土留め、工区境に敷設された土留め及び堤（東西方向）、杭など

2 保護措置について（令和5年2月1日 第27回高輪築堤調査・保存等委員会 部会①）

- (1) トレンチ2から7において試掘調査を実施
- (2) トレンチは回転翼杭及び電柱打設位置の外形で囲われた範囲とし、TP-1.2mの硬質粘土層上面まで掘り下げ遺構を確認
- (3) 高輪築堤複線化以降の盛土Aと、高輪築堤と旧東海道との間の埋立土Bが重複する③の範囲においては、埋立土Bを除去し、盛土Aを露出させて記録化する
- (4) 調査において
 - ア 盛土内及び埋立土から土留めや堤、杭などが検出された場合は、保護措置について協議を行う
 - イ 盛土及び埋立土のみと判断された場合は、堆積状況の記録を行った後に工事着手を可とする
 - ウ 工事中シートパイル（赤破線）打設については、トレンチ2～7の調査成果を踏まえて最終判断

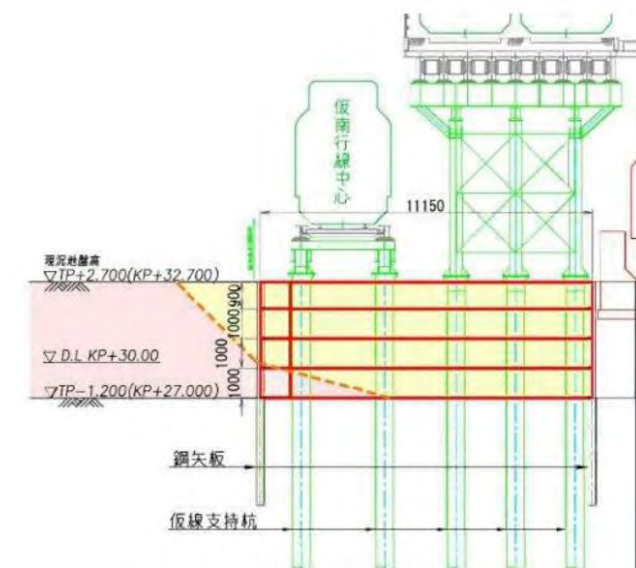


図1 盛土Aと埋立土Bの想定図

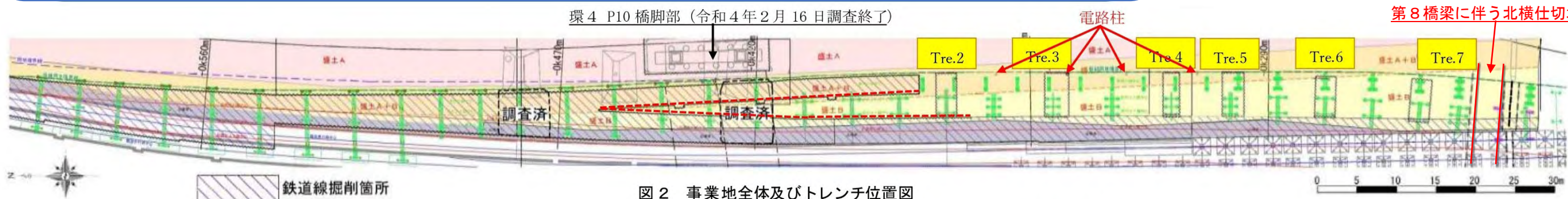


図2 事業地全体及びトレンチ位置図

※図1・2は第27回高輪築堤調査・保存等検討委員会（令和5年2月1日）部会①資料に加筆

3 調査について

- (1) 東京都教育庁指導のもと、(公財)東京学校支援機構 東京都埋蔵文化財センターが実施
- (2) 港区教育委員会及び高輪築堤調査・保存等検討委員会の助言を受けながら調査を実施
- (3) トレンチ2、5及び7について、令和5年4月20日より着手し、令和5年5月30日に終了
→ 上記保護措置(4)イに基づき、トレンチ内の埋め戻し、工事着手は可
- (4) トレンチ3、4及び6については、令和5年6月5日より着手予定

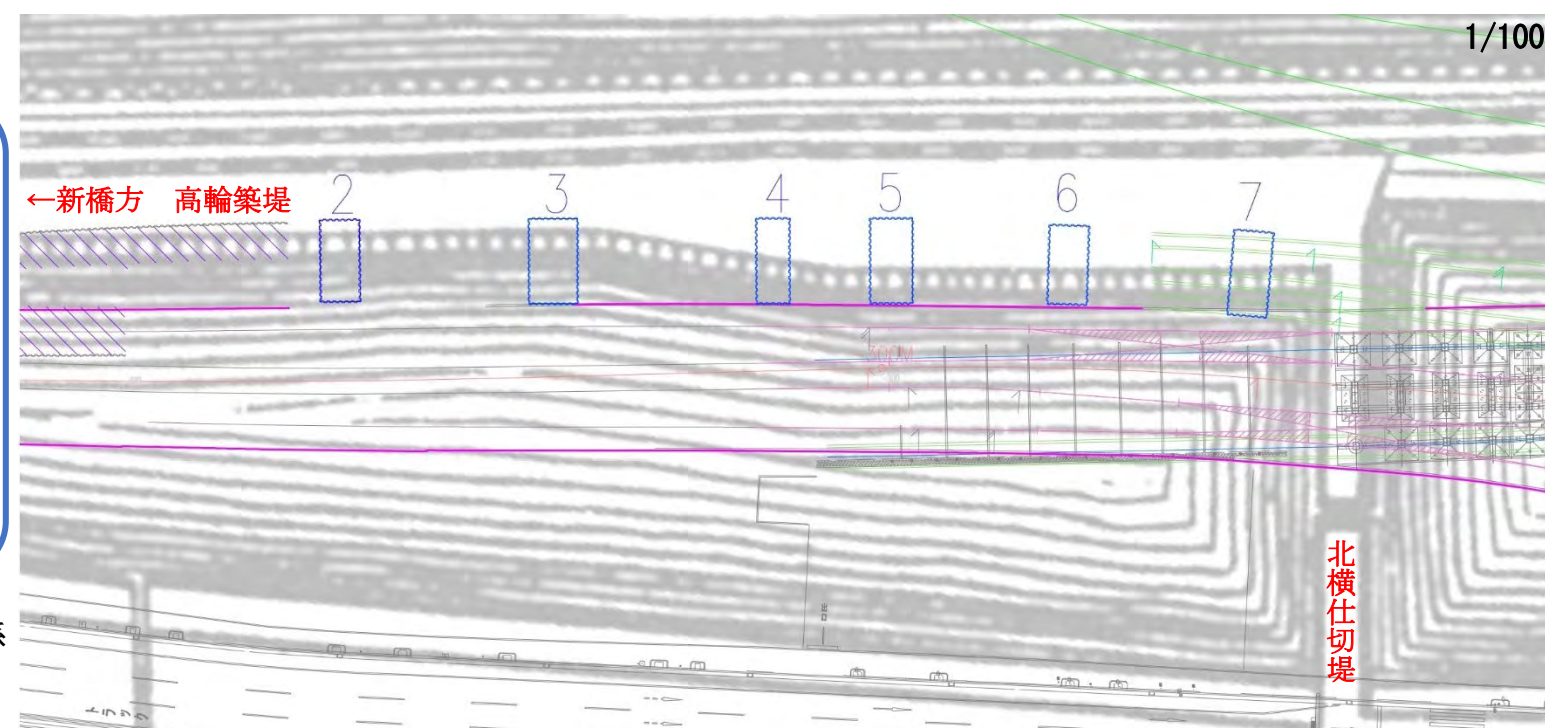
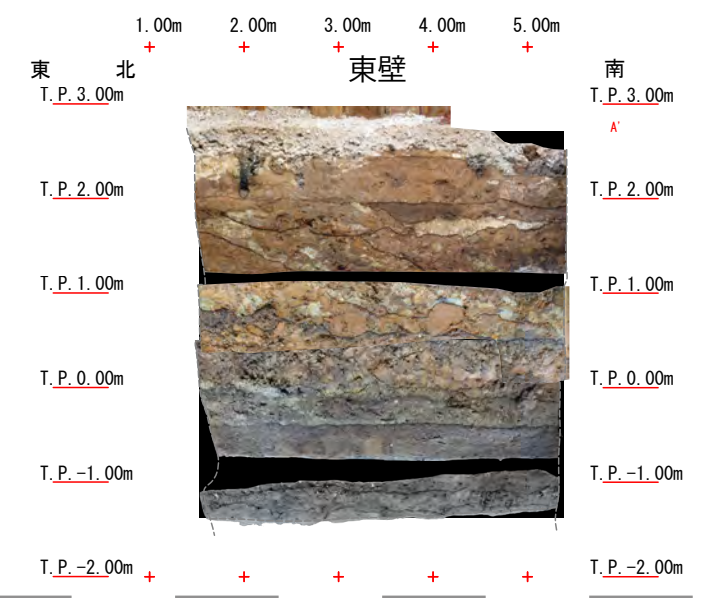
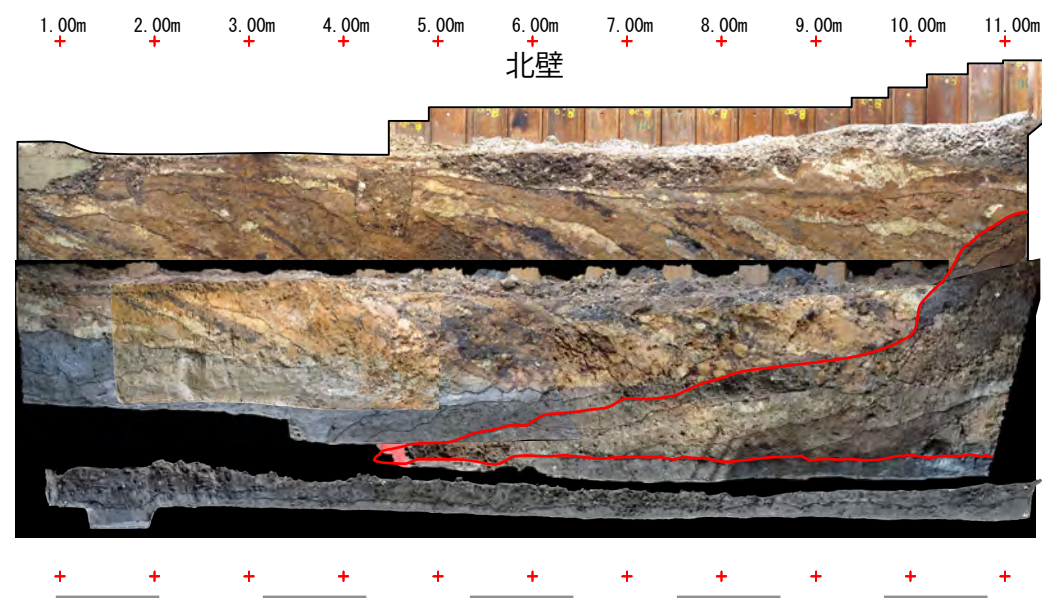
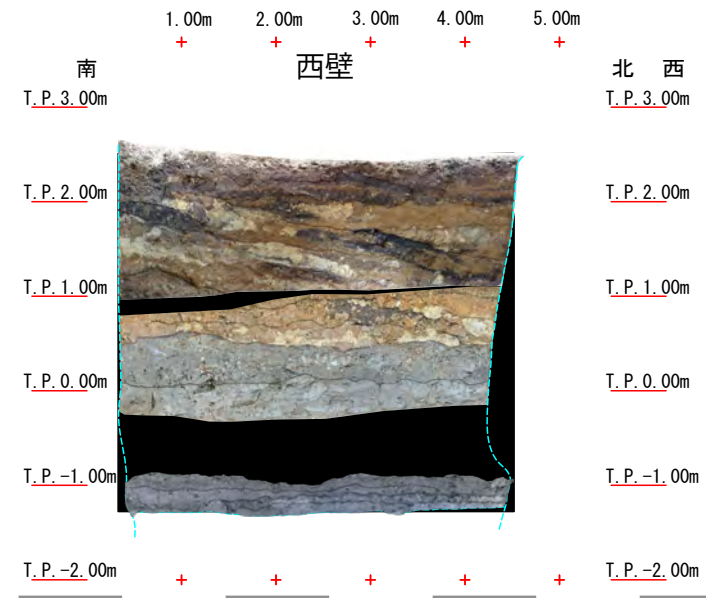
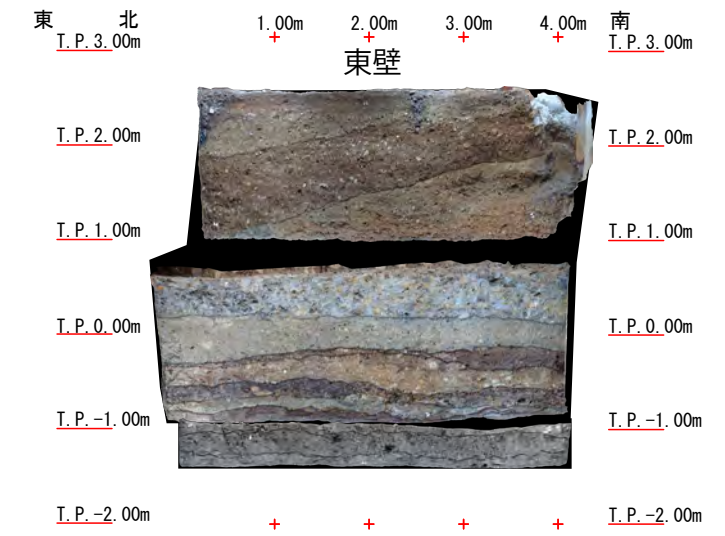
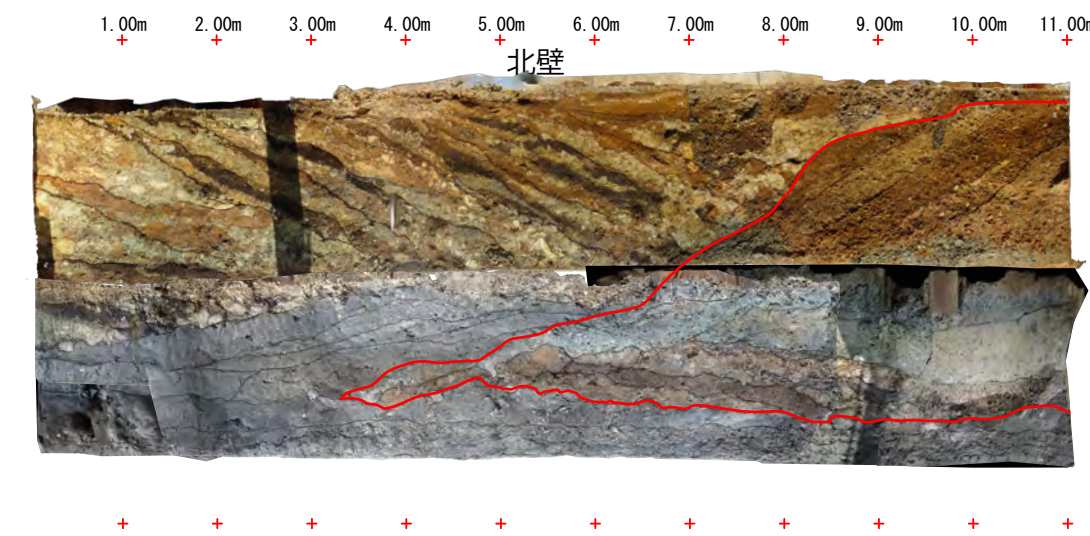
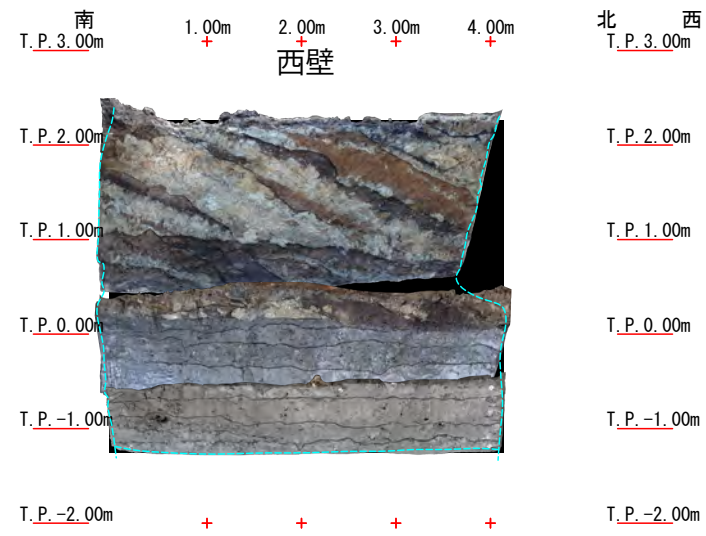


図3 トレンチ位置と複線化以降の高輪築堤跡との関係
下図は『東京五千分之一実測図』（明治20年）
京急電鉄 作成・提供重ね図に加筆

2
トレンチ



5
トレンチ



7
トレンチ
(写真反転)

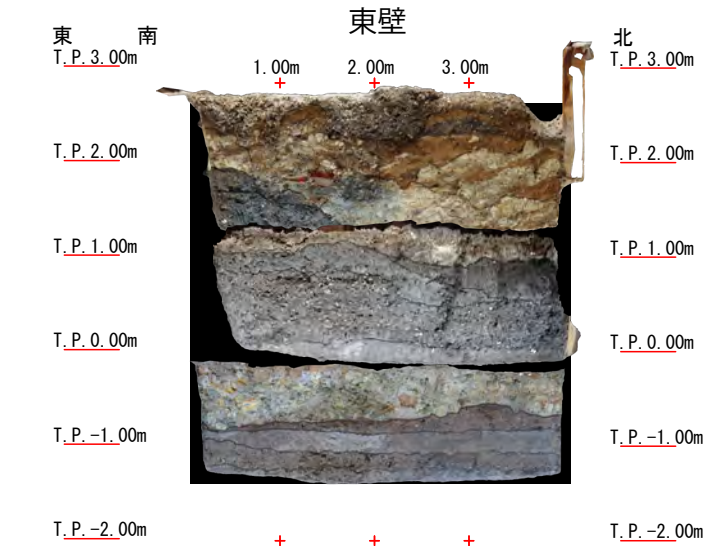
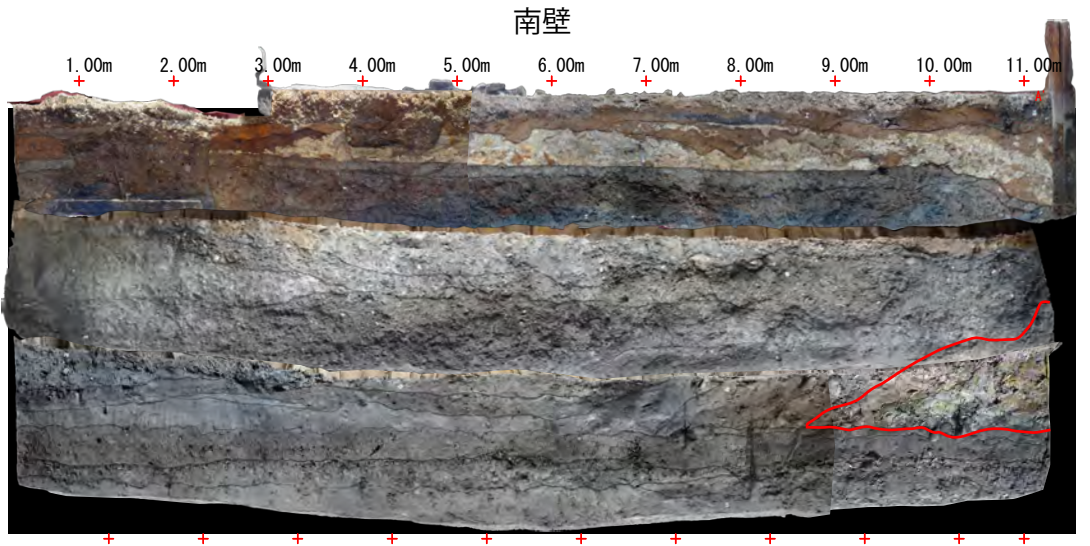
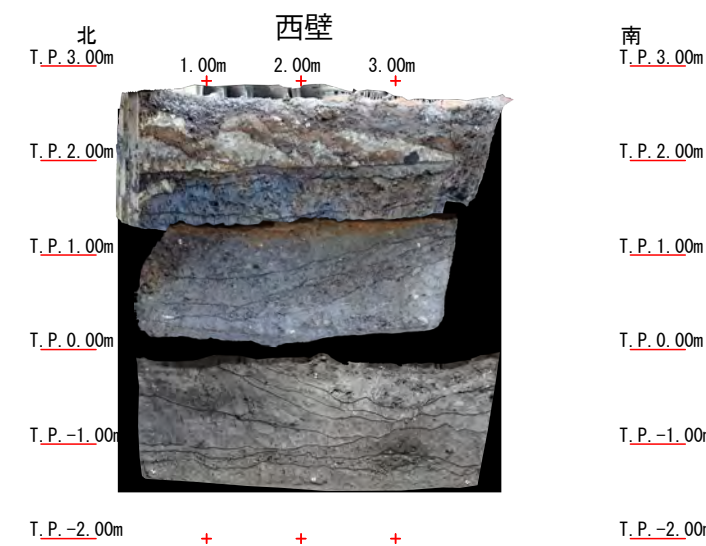
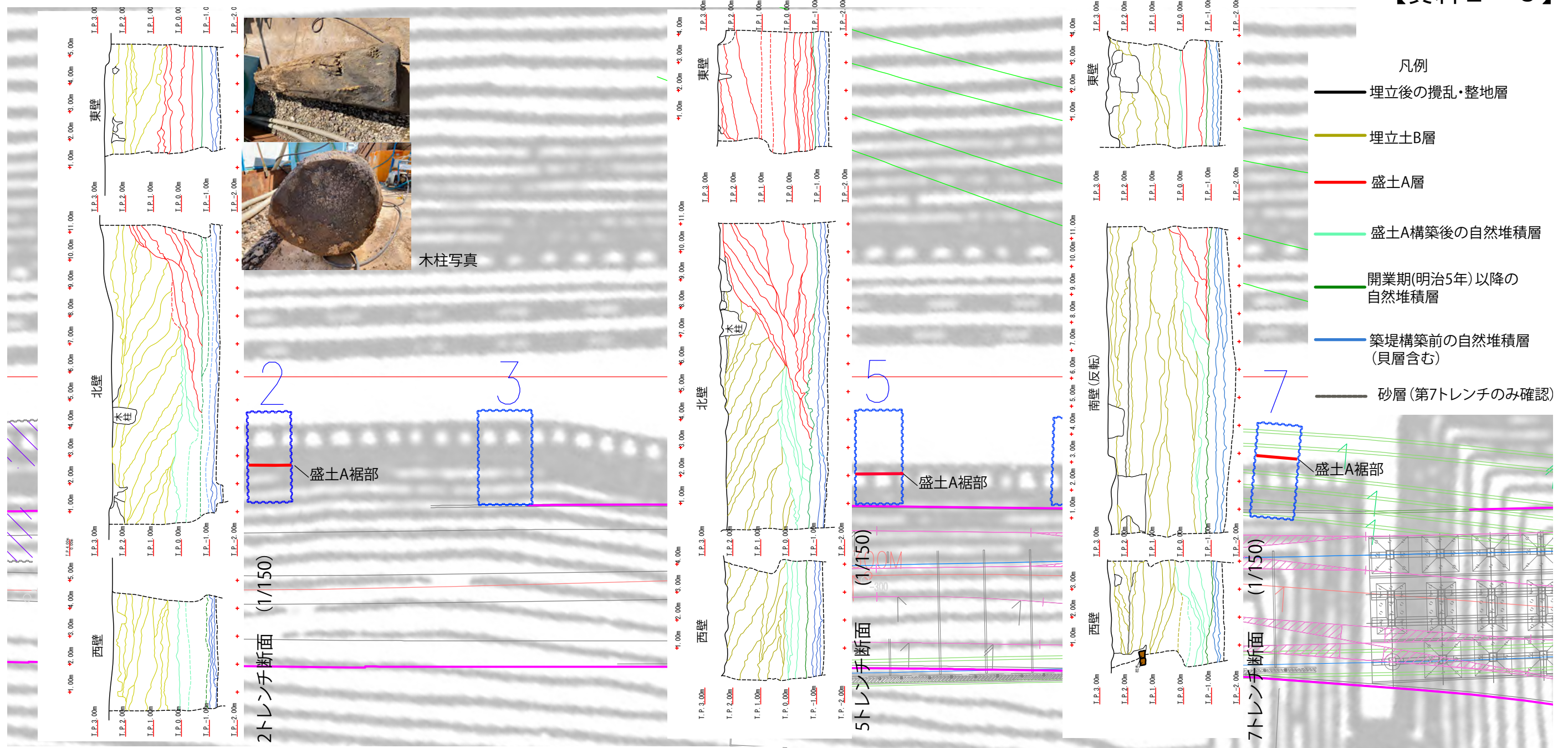


図4 1工区2・5・7トレンチ セクションオルソ画像 (1/80)

図5 1工区2・5・7トレンチ セクション図及び『東京五十分之一実測図』(明治20年)重ね図

【資料2-3】



4 調査の成果

(1) 複線化期以降(明治9年以降)の山側の築堤裾部を把握できたこと

- ① 築堤はTP-1.0m前後の黒色粘質土上に構築
- ② 裾部最西は、トレンチ東面から約7.5mで、TP 0 mからやや勾配をもって立ち上がり、概ねTP2.0mで平坦化する。
cf. 従前調査の知見では、TP3.0mを天端と想定

- ③ 築堤盛土は、
 - 黒色粘質土(TP-1.0m)からTP 0 m: ロームブロック及び粘土を主体とし、ほぼ水平堆積
 - TP 0 mからTP2.0m: 砂礫を主体とし、東から西に斜行堆積

- ④ 裾部には杭や板柵等の構造物は設けられていなかった。
- ⑤ 盛土内にも土留柵などは確認できなかった(調査区東側で検出される可能性あり)。
- ⑥ 築堤構築時の環境として、水面下と想定されるTP 0 mの盛土表面には砂利が多く混じっていた。盛土自体も水の影響を受けグライ化が確認された。

⑦ 水面上の盛土表面には、草本類のひげ根が検出されており、芝等が植えられていた可能性が想定される。

- ⑧ 明治20年の重ね図と比較すると、築堤はトレンチ③南端から第8橋梁北横仕切堤に向かって西側に拡幅されていた。(6) 自然遺物としての貝類(アサリ、ハマグリ、オキシジミ)は、黒色粘質土層下、築堤構築以前の海底面に自生していたと考えられる。
 - トレンチ2及び5は重ね図の線形と概ね合致する。
 - トレンチ7は裾部が東側に約4.5m下がっている。

(2) 埋立土Bはロームブロック、黒色土、白色粘土等で形成されるが、含有比率はトレンチ毎に異なる。堆積は西から東(旧東海道側から築堤側)に斜行堆積していた。

(3) 埋立土Bを掘り込む形で最大直径45cmの杵状の木柱が敷設されていた。

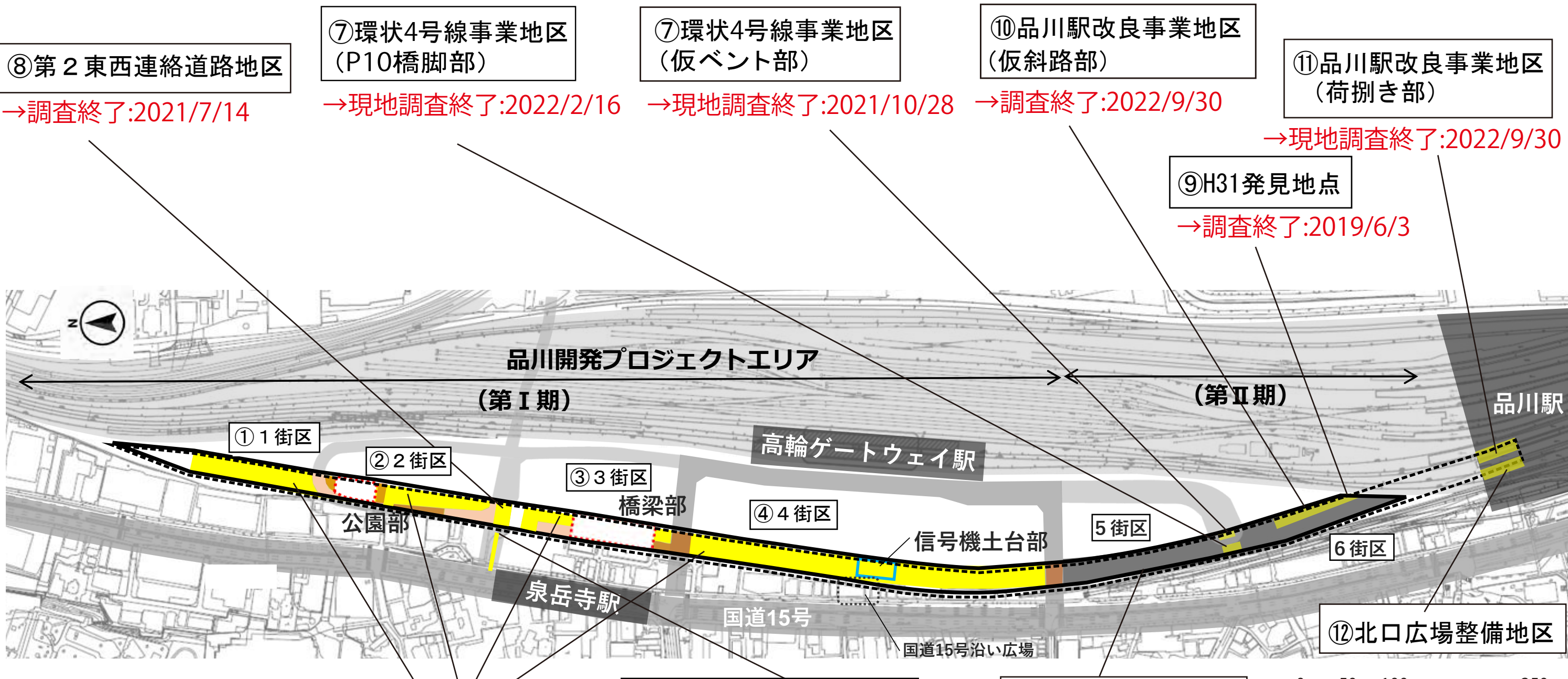
(4) 基盤層はTP-1.3m前後で、硬質粘土層ではなく砂質シルト層であった。砂質シルト層を掘り込むような構造物や痕跡は確認できなかった。

(5) 遺物は主に近世の陶磁器、木製品、金属製品で、近代以降の遺物はあまりなかった。出土位置は盛土A下の黒色粘質土内(=複線化期以前の海底)と、埋立土Bの中からであった。盛土A内からの出土はなかった。

(6) 自然遺物としての貝類(アサリ、ハマグリ、オキシジミ)は、黒色粘質土層下、築堤構築以前の海底面に自生していたと考えられる。

高輪築堤調査状況について（報告）（2023年6月1日現在）

【資料3-1】



⑧第2東西連絡道路地区
→調査終了:2021/7/14

⑦環状4号線事業地区 (P10橋脚部)
→現地調査終了:2022/2/16

⑦環状4号線事業地区 (仮ベント部)
→現地調査終了:2021/10/28

⑩品川駅改良事業地区 (仮斜路部)
→調査終了:2022/9/30

⑪品川駅改良事業地区 (荷捌き部)
→現地調査終了:2022/9/30

⑨H31発見地点
→調査終了:2019/6/3

- 凡例
- 国指定史跡範囲(2021.9.17告示)
 - 周知の埋蔵文化財包蔵地範囲
 - 記録保存 現地保存(土中保存)
 - 現地保存・一部記録保存(土中)

①～④ 1～4街区
→現地調査終了

- ・1街区:2022/1/14
- ・2街区:2022/8/3
- ・3街区:2021/11/5
- ・4街区:2022/2/7

⑤泉岳寺駅改良事業地区
→現地調査終了(2023.4.19)

⑥京急連立事業地区
→I工区トレンチ調査:2022/7/25～9/5

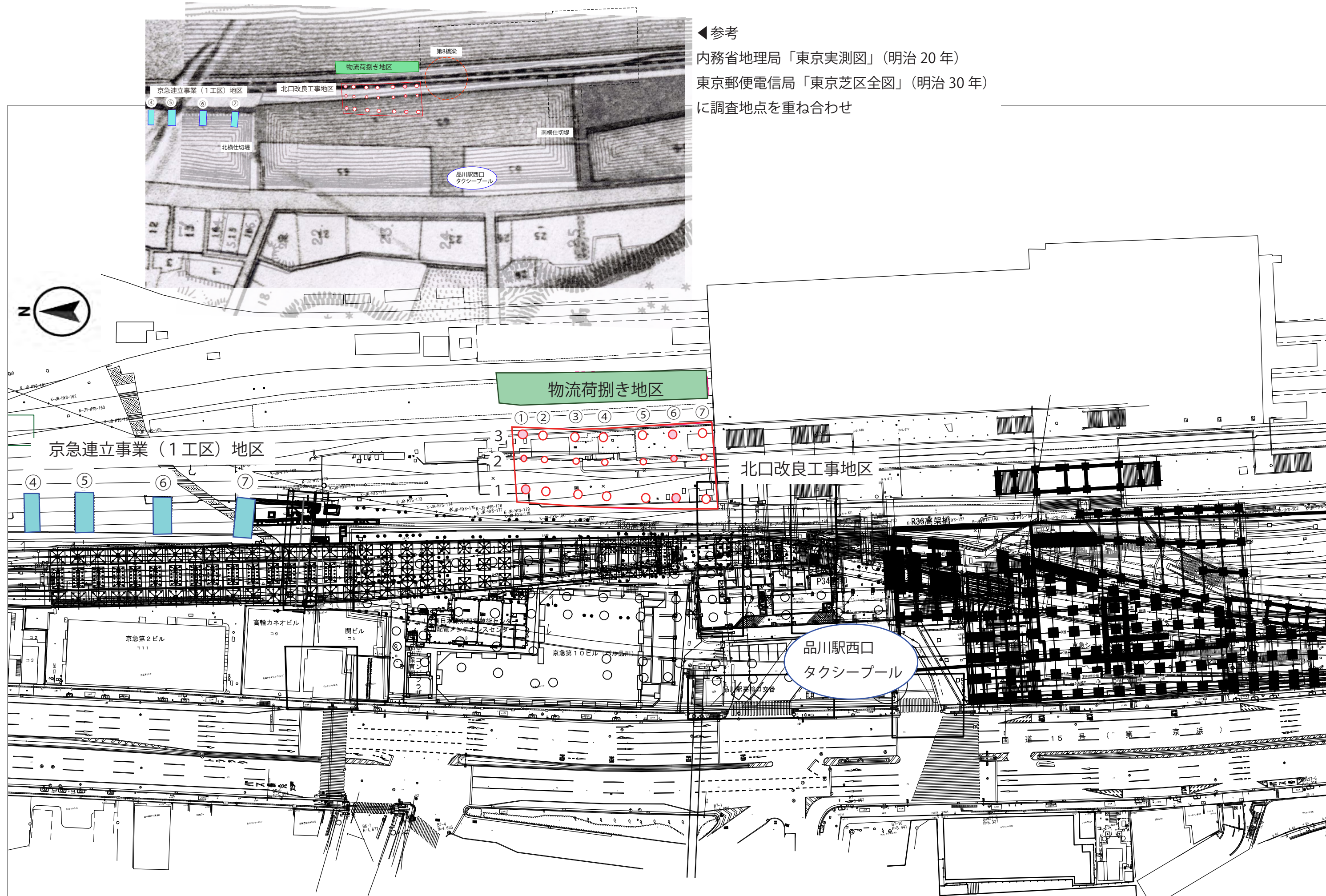
- 参考
- 【1～4街区の協定】
 - ・協定締結:2021年4月27日
 - ・変更協定締結(範囲変更):2021年8月23日
 - ・変更協定締結(期間延長):2021年10月21日
 - ・変更協定締結(期間再延長):2022年2月28日
 - 【環状4号線事業地区の協定】
 - ・協定締結:2021年9月
 - ・変更協定締結(範囲変更):2021年10月11日
 - ・変更協定締結(期間延長):2022年1月25日
 - 【京急連立事業地区(I工区)】
 - ・協定締結:2022年7月22日
 - 【泉岳寺駅改良事業地区】
 - ・協定締結:2022年7月6日
 - ・変更協定締結(期間延長):2023年3月27日
 - 【北口広場整備地区】
 - ・協定締結:2022年12月16日

高輪築堤跡(港区No.208)埋蔵文化財調査の進捗について

2023(令和5).6.1現在

地 点	協定日	着手日	区割り	海側石垣		築堤上面 (バラスト)	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				
①1街区		21/5/24	A~D (4区)	○	○	○	○	△	○	2022/1/14		・笠石?出土 ・芯材に瓦片を利用 ・芯材に破砕貝を利用(B区) ・築堤構築以前の遺構を確認(B・C区)	8/23の変更協定によってD区追加 記録保存調査終了
②2街区	2021/4/27 2021/8/23 (変更協定) 2021/10/21 (変更2回目) 2022/2/28 (変更3回目)	21/6/21	A~E (5区)	○	○	○	○	○	○	2022/8/3	A区 (40m史跡指定 2021/9/17告示)	・築堤上面のまくら木痕 ・双頭レール出土 ・芯材に土丹塊を利用(C区) ・開業時の北横仕切堤を確認(2E-2区) ・笠石?出土 ・まくら木付チェアー出土	2021/8/23の変更協定によって一部追加 2022/2/28の変更協定によって一部追加 記録保存調査終了
③3街区		21/5/24	A~D (4区)	○	○	×	○	○	○	2021/11/5	D区 (第7橋台含む80m史跡指定 2021/9/17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
④4街区		21/5/17	A~I (9区)	○	○	×	○	○	○	2022/2/7	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 ・まくら木付チェアー出土 ・チェアー単体での出土 ・十字組基礎×2(信号台部)	記録保存調査終了
⑤泉岳寺駅改良工事地区 (第7橋北横仕切堤)	2022/7/6 2023/3/27 (変更協定)	22/7/6	東・西 (2区)	/	/	/	/	/	/	2023/4/19		・南北方向の石垣は、北横仕切堤よりも構築時期が古いことを確認。 ・国道側で土留め杭・板を確認。 ・東エリアの外(現況水路部分)で、石垣・枕木等を確認(北横仕切堤の一部か?) ・調査区北東隅で石積み確認 ・西側(国道15号近接)の土留め杭・板が連続して残存していることを確認 ・西側(国道15号近接)で杭および欄列を確認	
⑥京急連立事業地区	2022/7/22 (I工区トレンチ)			/	/	/	/	/	/			・3線化(明治32年)以前に周辺で埋立工事の可能性有 ・事業用地の一部で築堤の一部(複線化時盛土)を確認 ・第8橋梁の北横仕切堤を確認	間知石積側溝の調査終了(2022.3.30) I工区(5街区)のトレンチ調査着手(現地調査: 7/25~9/5)
	III工区			/	/	/	/	/	/			・明治初期の盛土層及び整地層を確認(旧品川停車場に伴うものか?) ・水溜まわりの土羽を一部確認	
⑦環状4号線事業地区	2021/9/27 2021/10/11 (変更協定) 2022/1/25 (変更2回目)	21/9/27		/	○	○	○	/	/	2021/10/28(仮ベント部) 2022/2/16(P10橋脚部)		・複線化の痕跡(?)を確認 ・4街区と類似した土留め材を検出	記録保存調査終了(2022.2.16)
⑧第2東西連絡道路地区	2020/9/1 2020/11/10 (変更協定)	20/9/1		○	○	×	○	○	○	2020/12/22		法面下追加調査2021/7/1~7/14(終了確認済)	記録保存調査終了
⑨H31発見地点		19/5/30	19/6/3	○	/	×	○	/	/	2019/6/3			記録保存調査終了
品川駅改良事業地区	⑩仮斜路部 ⑪荷捌き部	2021/2/26		○	○	/	/	/	/	2021/9/29			記録保存調査終了
		21/3/1		○	○	/	/	/	/	2021/6/11			記録保存調査終了
⑫北口広場整備地区	2022/12/16	23/2/1		/	/	×	○	/	△			開業期海側石垣以西の構造物(石垣、土留め等)の残存確認中 築堤芯材及び盛土を確認	
《 凡例 》 ○:残存確認 △:検出されず ×:削平等により取り除かれている /:調査範囲外				《 成果の要点 》 ・海側の石垣はほぼ開業期の変で残っている ・山側は3線時に拡張されている ・築堤構築の変遷と内部構造を確認中									

調査位置図

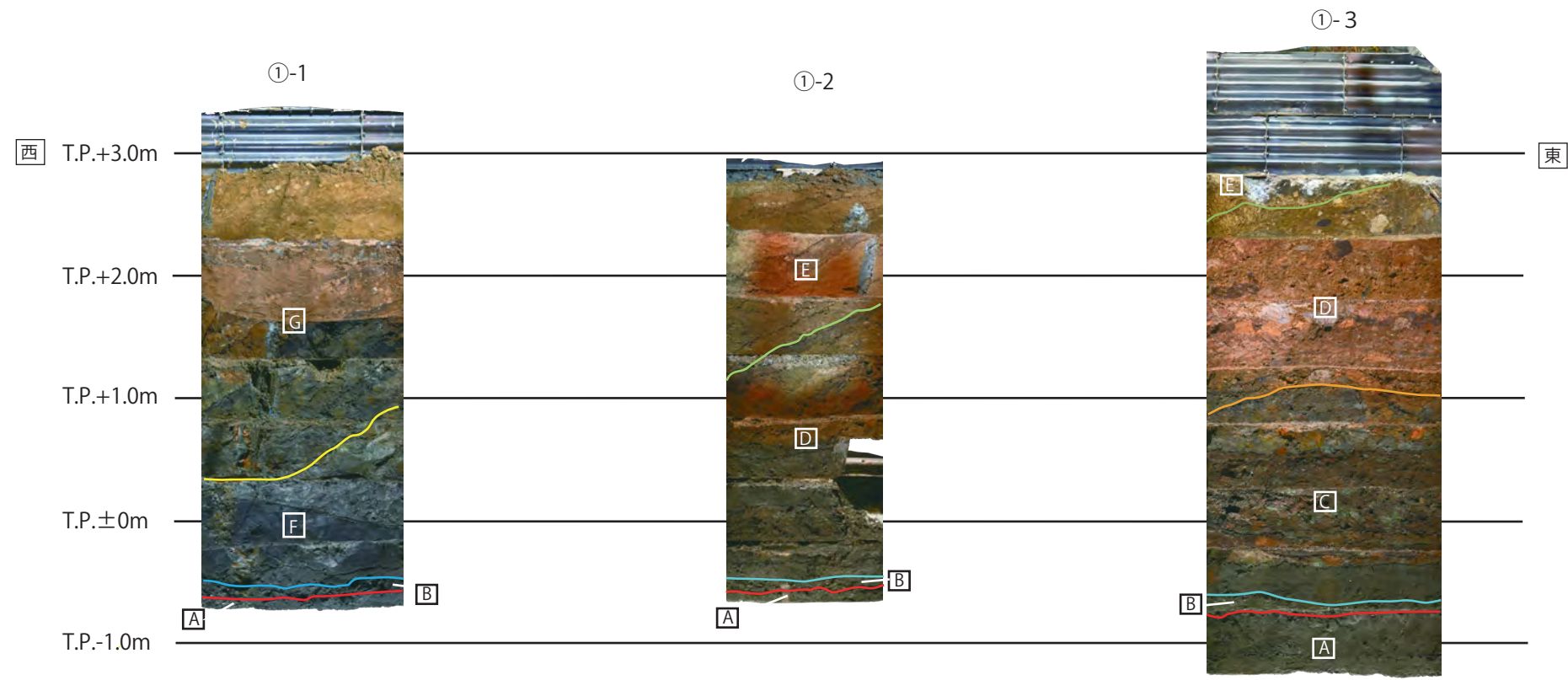


◀参考

内務省地理局「東京実測図」(明治 20 年)

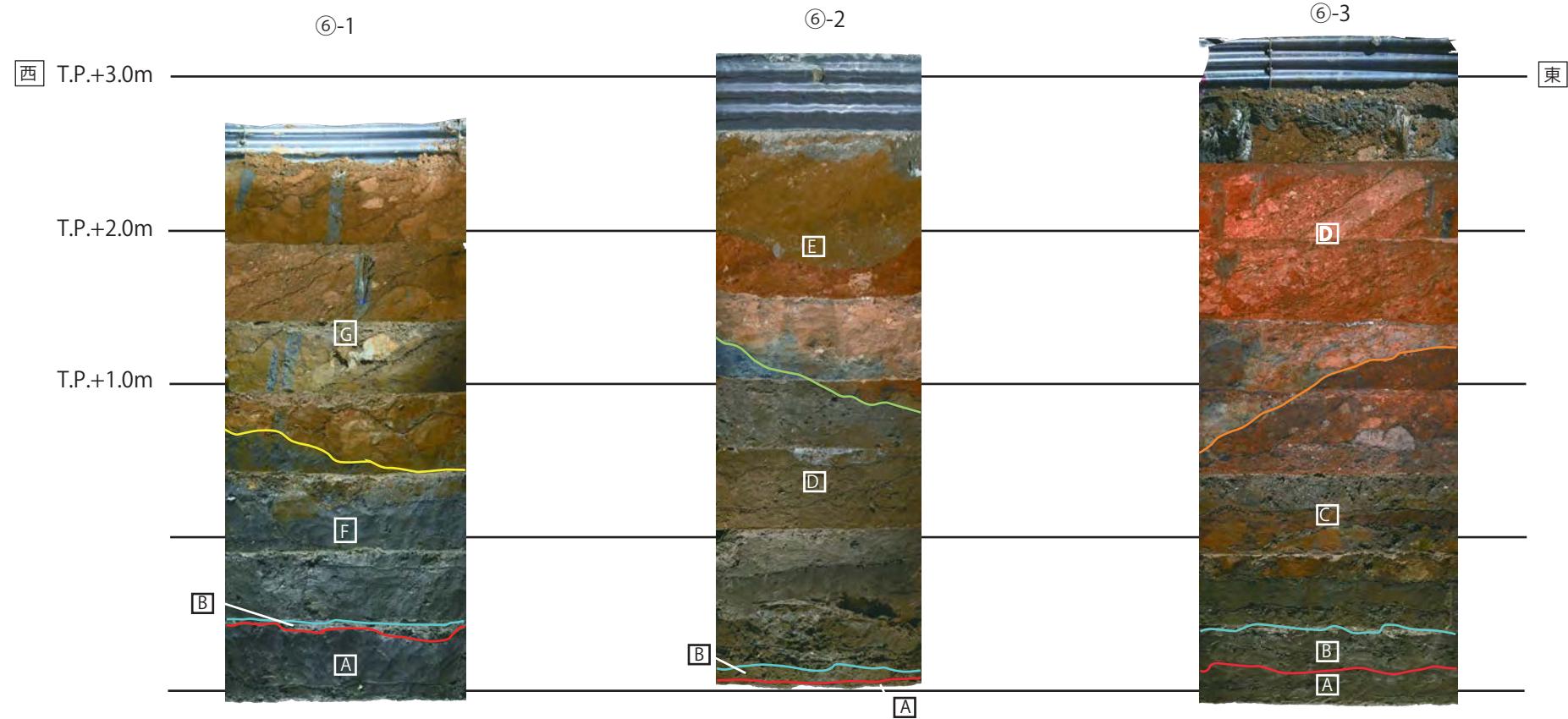
東京郵便電信局「東京芝区全図」(明治 30 年)

に調査地点を重ね合わせ

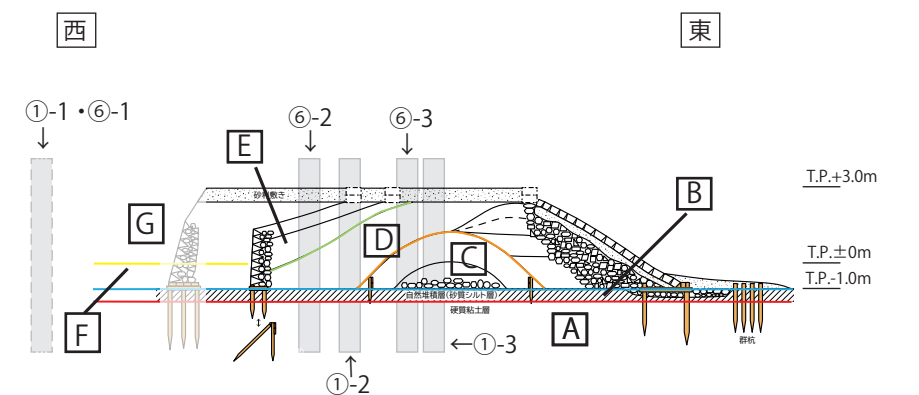


【所見】

- ・ T.P.+2.5m 付近まで攪乱されている部分はあるが、それ以深は良好に残存していると判断した。
- ・ 基盤層は 1～4 街区では非常に硬質な粘土であったが、品川駅周辺ではやや締まりのないシルト質とみられ、それが周辺での基盤に該当すると見られる。
- ・ 2・3 列目は築堤の盛土に相当し、特に 3 列目は開業期築堤の芯に相当する。
- ・ 1 列は築堤本体の西側に相当すると見られるが、周辺の調査成果を含め、今後も検討を行う。



- A: 基盤層（1～4 街区の硬質粘土層に相当）
- B: 自然堆積層（基盤層直上、貝が混入する）
- C: 開業期築堤の芯材
- D: 開業期築堤の盛土
- E: 複線化期築堤の盛土
- F: 築堤～東海道間の澱み
- G: 埋立土



凡例図（1～4 街区の成果を基に作成）
及び調査地点（推定）