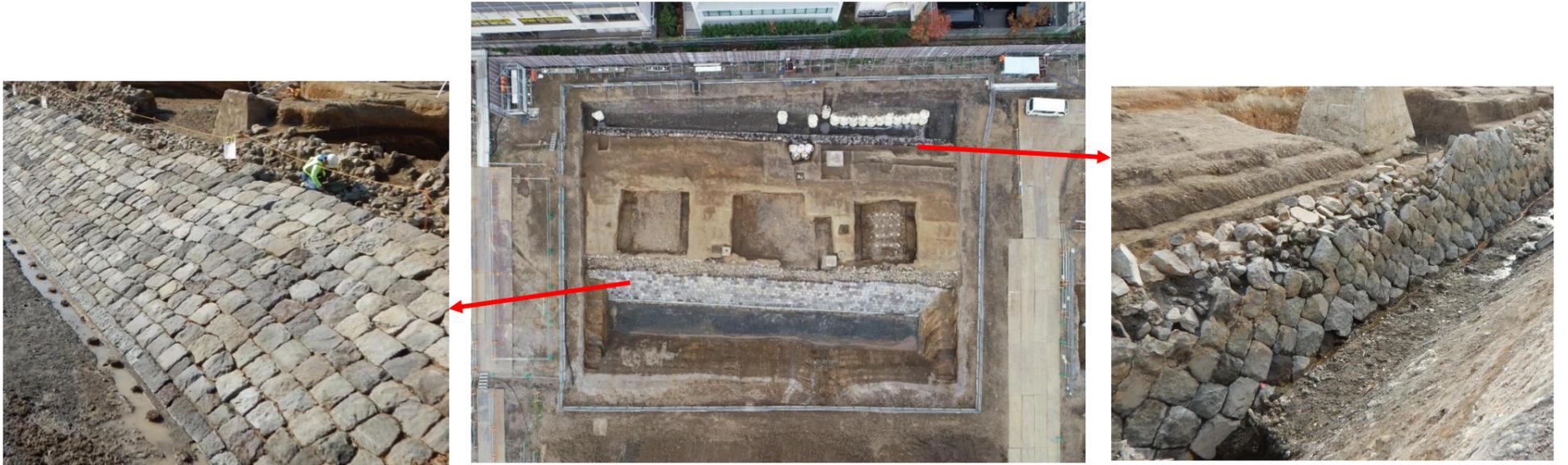


○出土の経緯

高輪築堤は、平成 31 (2019) 年 4 月、品川駅改良工事の際に石垣の一部が発見されました。この発見は、周辺の埋め立てに際して既に取り壊されていると考えられていた高輪築堤の残存を確認するきっかけとなりました。築堤が開発計画エリア内に残存している可能性があると考え、令和元 (2019) 年 11 月の山手線・京浜東北線の線路切換 工事完了以降、築堤の残存状況を確認する

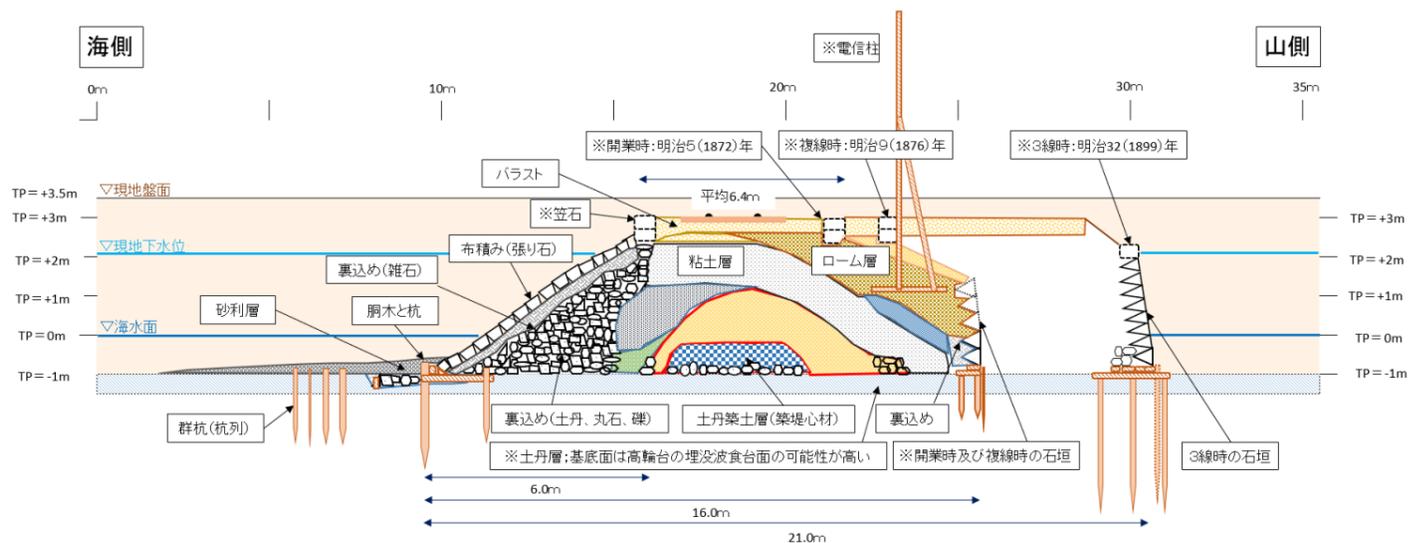
試掘調査を実施しました。その結果、旧山手線・旧京浜東北線の線路下より高輪築堤が見つかりました。石垣上部の石は取り除かれているものの、開業当時の線路に敷かれたバラストが確認されるなど、比較的良好な状態で残存していることを確認しました。現在は築堤全体を検出する調査のほか、一部で築堤の内部構造等に関する調査を実施しています。

海側の石垣は、最大で15段確認しています。石垣の土台は角材として加工した「胴木（土台木）」で石を受け、その上部は約30度の傾斜で、石材を1段ずつ並べる「布積み」を用いて積み上げています。一方、山側では石を斜めに使って積み上げる「谷積み」を用いて積み上げられており、明治32（1899）年の3線化に伴い拡幅された際のものであると考えられます。このほかにも胴木のさらに海に「群杭（杭列）」が確認されており、築堤を支えた構造物の一部だと想定しています。



○築堤部の内部構造想定
(先行調査部 1 断面から検討)

築堤部は、堤の芯となる部分を土砂によって埋め立てた後に盛土し、海側と山側に石垣を積み上げていると想定しています。今後内部構造の確認とそれらの役割に関する調査等を行います。



第7 橋梁橋台部の検出状況

築堤の一部を切って設けられた橋梁の橋台部分です。横長の石を同じ列に長手と小口を並べるブラフ積みが用いられています。石の面を観察すると、開業時手前の表面は斜め筋状の叩きが丁寧に施されているすだれ仕上げに対し、山側奥は荒い打ち欠きが残るのみです。

この違いから、山側は3線化に伴い拡幅された際のものと考えられ、開業時の山側の石垣は、拡張した石垣に隠れている可能性があります。石材の接着には、灰白色の漆喰目地が用いられており、丈夫に作られています。内部構造は現時点ではわかりません。

