

第25回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【部会②】

日時：2022年12月26日（月）

部会② 15:40～17:00(予定)

場所：TKP 品川カンファレンスセンター-ANNEX

次 第

【部会②】

- (1) 開会
- (2) 第24回委員会（12/7）の部会② 議事録確認 【資料1】
- (3) 試掘調査（南横仕切り堤～旧品川停車場側）の進捗について 【資料2】
- (4) 遺構への影響低減に向けた京急連立工事計画取り組みについて 【資料3】
- (5) 第8橋梁 南北横仕切り堤間の地歴について 【資料4】
- (6) その他
- (7) 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 24 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会【部会②】

開催記録（案）

1 開催概要

- 日時：令和 4 年 12 月 7 日（水）10：00 ～ 12：00（全体会～部会①②）
- 場所：JR 東日本現地会議室
- 出席者：

表 出席者一覧

委員長	<ul style="list-style-type: none"> ・谷川 章雄氏（早稲田大学 人間科学学術院 教授）
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・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（東京大学 社会基盤学専攻 教授）
オブザーバー	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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 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 建設部 ・京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部 品川開発推進部
事務局 京浜急行電鉄(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 建設部
サポート	<ul style="list-style-type: none"> ・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②

- ・ 次第
- ・ 資料 1：第 23 回委員会議事録案
- ・ 資料 2：京急連立事業に伴う文化財調査について（旧電留線部試掘調査結果）
- ・ 資料 3：京急連立事業の計画について

2 議事要旨

2.1 部会②

(1) 開会

- ここからは事務局を京急に交代し、部会②を進める。(事務局)

(2) 第 23 回委員会 (11/9) の議事録確認

- 修正指摘なし。(委員一同)

(3) 旧電留線部における試掘調査の結果について

- 明治 20 年の地形図との対比で、旧品川停車場に伴う盛土が検出され、それが全体的に広がっていたことがわかった。また、想定されていた水溜の土手の裾が検出されたことで、水溜があったことは間違いないと考えられる。また、ボーリング調査により海と陸のラインが明確になったということも重要な所見である。明治 5 年段階の品川駅の範囲がわからない状況だが、明治 20 年地形図とは整合していた。(谷川委員長)
- 古写真では東海道筋から斜路で駅舎に接続していた。水溜の目的が解決できないが、もしかしたら初代品川駅方向に広く広がっていたのかもしれないと考える。その後これだけの広いスペースが生まれたのは、広場というより作業スペースとして利用していたのではないかと想像する。(小野田委員)
- 水溜の裾部は石垣を想定していたが港区教育委員会の所見としては土坡ということであった。水溜の内の文化財的価値について委員会の意見を伺いたい。(都教育庁)
 - ← トレンチは護岸施設を確認するための調査である。水溜の底については粘土を敷いているなどが想定される。そのような痕跡があるか、所見を整理してまとめてもらいたい。それにより評価ができると思う。(谷川委員長)
 - 水溜の底に人為的な加工があるかどうか確認したのち、文化財的評価を行うという流れでよいか。(都教育庁)
 - ← それでよい。その所見をこの委員会で提示してもらいたい。(谷川委員長)

(4) 京急連立事業の計画について

- 計画自体は第 8 回委員会で説明を受け、切り離して検討する形を承認した。その後遺跡全体の状況がわかってきて、旧品川停車場部分の埋蔵文化財の取り扱いが論点になってきた。調査を元に保存措置の判断が必要である。事業自体はできる限り文化財に影響がない形での検討をお願いしなければならない。改めて説明を受け、計画線形には様々な条件があり変更は不可能な状況にあることがわかった。今後具体的な工法や杭種と文化

財との関係についてはさらなる検討をお願いしたい。(谷川委員長)

- P.9 の橋台の CP2 の位置が R14 橋脚と思うが、橋台構造は決めているか。(小野田委員)
 - ← 鉄筋コンクリートのラーメン構造で、地中梁のない杭形式である。(京急)
 - この工事で何かが出てくる可能性が高い。(小野田委員)
 - ← R14 橋脚は事前調査を終了し、想定していた石積護岸などの構造物は検出されなかったことを報告し、工事を進めている状況である。(都教育庁)
 - 確認ができていればよい。(小野田委員)
- P.10 の CP4 縦曲線の意味が分からなかったので説明を受けたい。(文化庁)
 - ← 縦曲線は勾配と勾配の変化する部分を緩和させるものである。この部分にはポイントを設けることができない。品川駅は 2 面 4 線なのでポイントが必要になるが、縦曲線とポイントは重なってはならない。(京急)
 - それならば「分岐区間に縦曲線を設けることは鉄道施設基準上不可」という表現に修正する必要がある。(谷川委員長)
- コントロールポイントは移動が不可能かどうか説明を受けたい。(文化庁)
 - ← コントロールポイントとは、平面的にも断面的にも動かさない点、ということである。(京急)
- 今後も京急連立に関しては検討する必要がある、具体的な問題に入ることになる。水溜の底面部分の所見が出せるのであればお願いします。(谷川委員長)

(5) その他

(6) 閉会

- 次回委員会は臨時会として 12 月 26 日 15 時 45 分より、部会②の単独開催とする。全体会及び部会①は、年明け 1 月 11 日に開催を予定する。本日はこれで閉会とする。(事務局)

3 議事録

3.1 部会②

(1) 開会

(事務局) ここからは事務局を京急に交代し、部会②を進める。

(2) 第 23 回委員会 (11/9) の議事録確認

(谷川委員長) 議事録について修正等の指摘はあるか。

(谷川委員長) 何か修正があれば本委員会が終了するまでに指摘してもらいたい。なければこれで議事録を確定する。

(3) 旧電留線部における試掘調査の結果について

(港区) 資料 2 について説明する。

(谷川委員長) まとめると、明治 20 年の地形図との対比で、旧品川停車場に伴う盛り土が検出されたということが言える。それが全体的に広がっていたということが明らかになった。もう一つは、水溜の存在が想定されていたが、その土手の裾が検出されたことで、水溜があったことは間違いないと考えられる。また、ボーリング調査によって、海と陸とのラインが明確になったということも重要な所見である。明治 5 年の段階の旧品川停車場の範囲がわからない状況だが、明治 20 年の段階の地形図と整合していたと言える。

(谷川委員長) 質問や意見はあるか。

(小野田委員) 昔の写真を見ると東海道筋から斜路で降りて駅につながっていた。水溜が何のためにあったかが解決されていないが、もしかしたら初代品川駅の方向に広がっていたのかもしれないと考えられる。その後これだけ広いスペースが生まれたのは、広場というよりも作業スペースとして利用していたのではないかと想像する。いずれにしても複雑である。

(都教育庁) 委員会冒頭で品川駅以外の想定遺構は、建物構造物、整地層・盛土層、水溜、暗渠等を想定していた。2 番部分の調査について、本来石積護岸を想定していたが、土の可能性があるとのことので所見をいただいている。ある程度土坡の部分は明確になったが、水溜内について委員会のご意見をいただきたい。

(谷川委員長) トレンチは、護岸の施設を確認するための調査であった。水溜の底の施設として、例えば粘土を敷いているなどが想定される。そのようなものがあるのかどうか、所見を整理してまとめてもらいたい。それに

- より評価ができるのではないかと考える。
- (都教育庁) 水溜の底に人為的な加工があるか確認したのち、文化財的評価を行うという流れでよいか。
- (谷川委員長) それでよい。その所見をこの委員会で出してもらいたい。
- (谷川委員長) 他に質問・意見がなければ次に進める。

(4) 京急連立事業の計画について

- (都建局) 資料3について説明する。
- (京急) 資料3の鉄道計画の条件について説明する。
- (谷川委員長) 質問や意見はあるか。
- (谷川委員長) 計画自体は第8回委員会で説明を受け、切り離して検討するという形で進めることを承認した。その後調査が進み、遺跡全体の状況がわかってきた。一方で、旧品川停車場部分の埋蔵文化財の取り扱いをどうするかが論点になってきた。調査を元にしてどのような保存措置をとるのか、判断が必要である。事業自体はできる限り文化財に影響がない形での検討をお願いしなければならない。改めて説明を受け、計画線形には様々な条件があり変更は不可能な状況にあることがわかった。ただし説明にあった通り、今後具体的な工法や杭種と文化財との関係については、さらなる検討をお願いしたい。計画自体の枠組みの変更は難しいと委員会として理解したが、細部については引き続き検討をお願いしたいと考える。
- (小野田委員) 9ページの橋台のCP2の位置が、資料2のR14橋脚になるかと思う。橋台の構造はまだ決めていないのか。
- (京急) 鉄筋コンクリートのラーメン構造で杭形式である。地中梁はない。
- (小野田委員) ここの工事において何かが出てくる可能性が高い。
- (都教育庁) 資料2のR14橋脚は事前調査を終了している。想定していた石積護岸などの構造物は検出されなかったことを報告し、工事に入っている段階である。
- (小野田委員) 確認ができていればよい。
- (文化庁) 10ページのCP4の縦曲線の意味が分からなかった。また、コントロールポイントの場所の移動が不可能なのかどうか説明を受けたい。
- (京急) 縦曲線は、勾配と勾配の変化する部分を緩和させるものである。この区間にはポイントを設けることができない。品川駅は2面4線なのでポイントが必要になる。縦曲線とポイントの関係で位置関係が決まるということである。縦曲線と分岐は重なってはならない。コントロールポイントは平面的にも断面的にも動かさない点ということである。
- (谷川委員長) それならば「分岐区間に縦曲線を設けることは、鉄道施設基準上配置不可」という表現に修正する必要がある。
- (谷川委員長) 今後も京急連立に関しては検討する必要がある、更に具体的な問題に

入っていく形になると思う。水溜の底面部分については、所見が出せるのであればお願いしたい。

(谷川委員長) 他になければ次に進む。

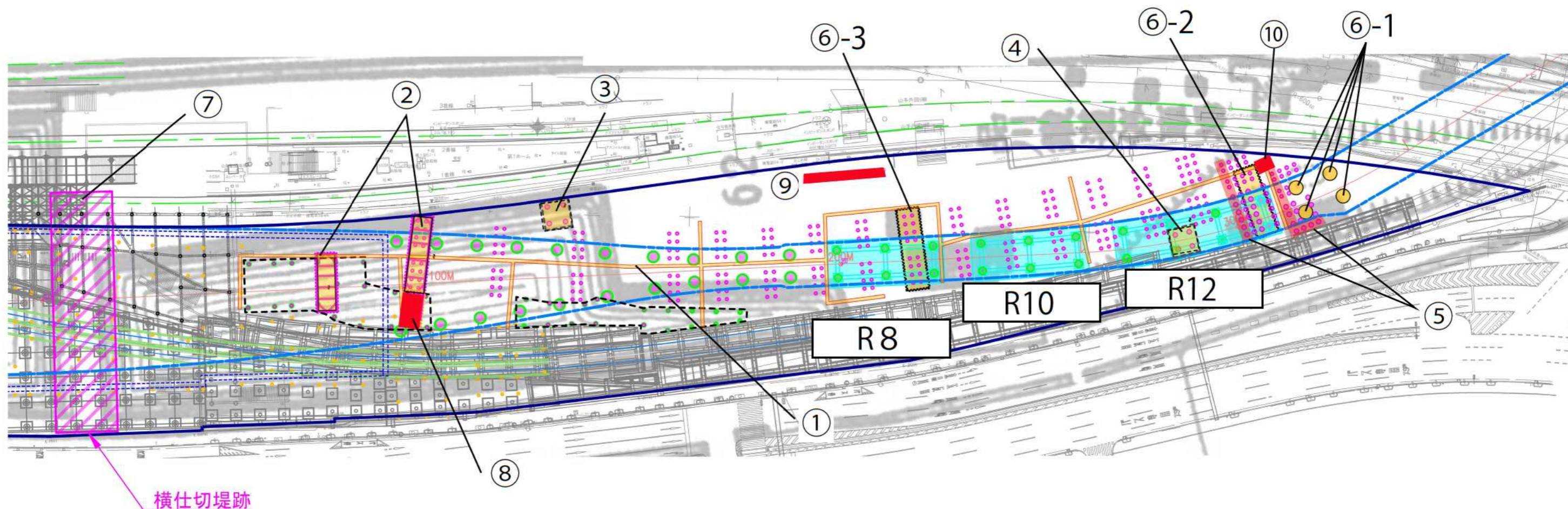
(5) その他

(谷川委員長) その他なにかなければこれで終了する。

(6) 閉会

(事務局) 次回委員会は、臨時会として 12 月 26 日 15 時 45 分より、部会②の単独開催とさせていただく。全体会及び部会①は年明け 1 月 11 日として開催予定である。本日はお忙しい中貴重なご意見をありがとうございました。閉会とする。

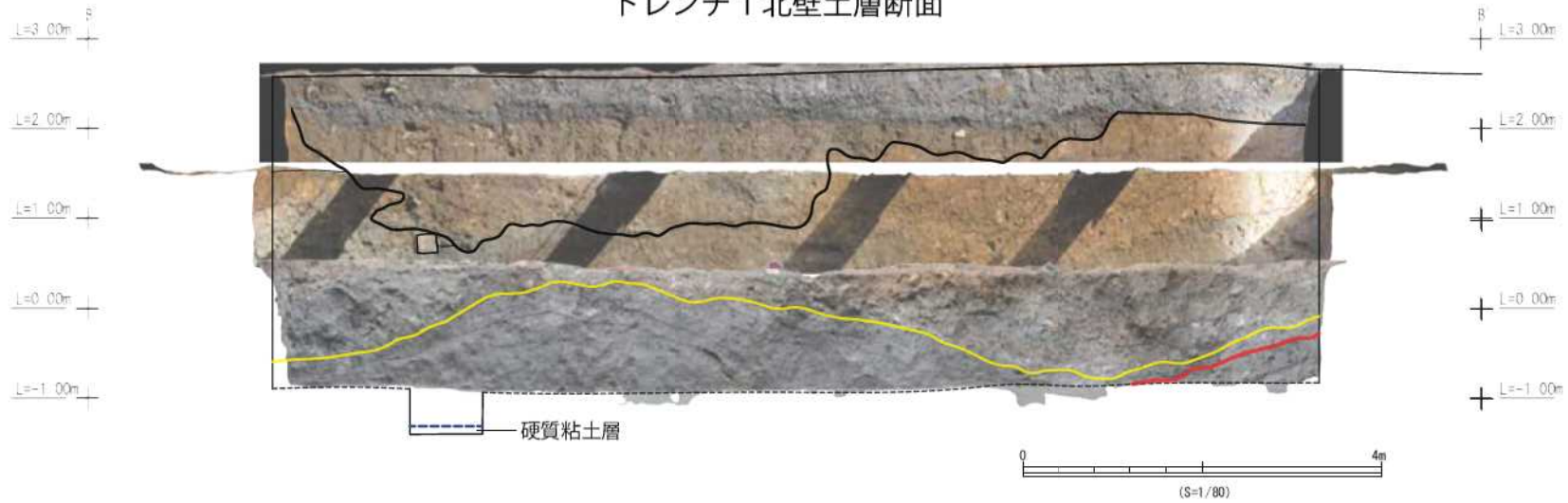
以上



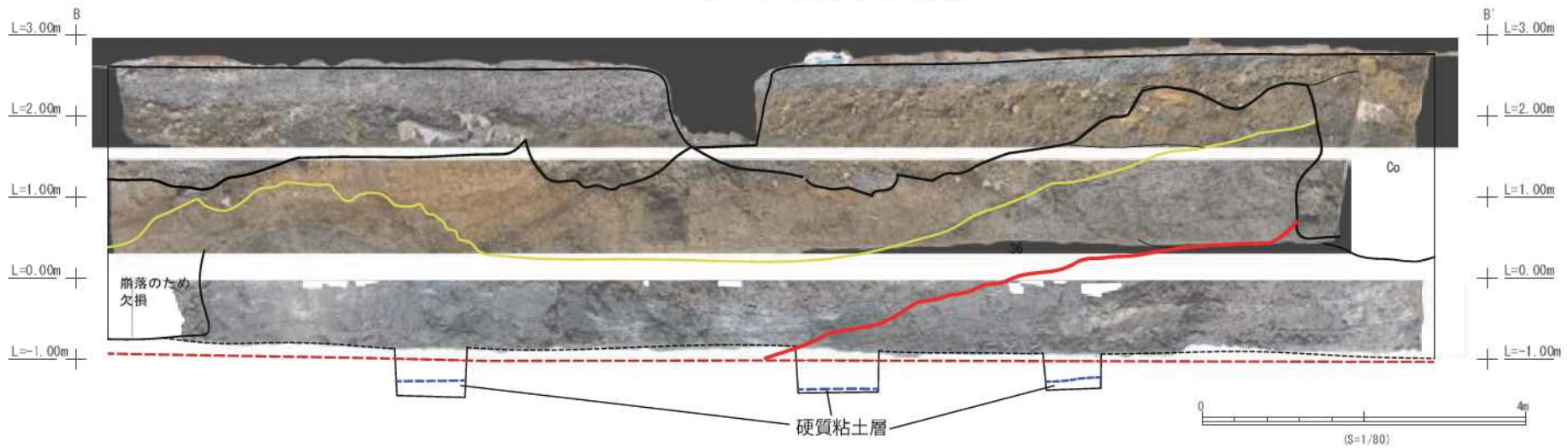
地点	調査原因	調査目的	調査の方法	掘削底面標高	実施状況	備考
①	排水設備敷設	整地層及び盛土層の残存状況確認	排水管敷設範囲(L=360m×W=1.2m×D=1.1)を重機で掘削し、土層堆積状況等を記録	T.P.+1.2m	現地調査終了(2022.8.18~2022.9.27)	
②	架設構台基礎等	護岸石垣の有無確認	設定したトレンチ内を重機及び人力で掘削の上、遺構の確認及び土層堆積状況等を記録	T.P.-1m+α	現地調査終了(2022.9.12~2022.10.12)	
③	タワークレーン設置(JC900)	//	脚部分を機械で掘削(掘削時立会)フーチング範囲(5500mm四方×D=700mm)は試掘	T.P.-2m+α	2022.11.3~2022.11.16	
④	タワークレーン設置(JCL540)	旧品川停車場に伴う遺構の有無確認	杭打設地点(4箇所)のボーリング調査	T.P.-2.5m	2023.1.12~(予定)	フーチング範囲の試掘実施の要否についてはボーリング調査の成果をもって判断
⑤	架設構台基礎	//	構台基礎部分をボーリング調査(φ65mm×21本)	//	2022.10.5~2022.10.20	
⑥-1	R14橋脚設置ほか	旧品川停車場の遺構の有無確認	脚部分を人力で掘削(φ3500mm×4本)、遺構(石垣等)の有無確認	T.P.-1m+α	2022.3.23~2022.4.25	R4.6.8実施の懇談会において報告済
⑥-2・3	//	//	設定したトレンチ内を重機及び人力で掘削、遺構(石垣等)及び土層堆積状況等を確認	//	2022.3.17~2022.4.5	
⑦	南棟建設	第8橋梁に伴う南横仕切堤の有無確認	設定したトレンチ内を重機及び人力で掘削	//	2022.5.18~2022.8.1(JR用地内) 2022.8.22~(京急用地内)	
⑧	作業構台杭	溜池内の状況確認	設定したトレンチ内を重機及び人力で掘削の上、遺構の有無確認及び土層堆積状況等を記録	T.P.-1m+α	2023.1~(予定)	
⑨	架設構台基礎等	暗渠遺構の有無確認	文献上にある暗渠の有無確認	~T.P.±0m	2022.12.16~2022.12.23	調査地点は連立工事に直接支障せず
⑩	-	土塁状遺構の確認	調査①で確認された土塁状遺構の詳細確認	T.P.+1.2m程度	2022.12.16~2022.12.23	//

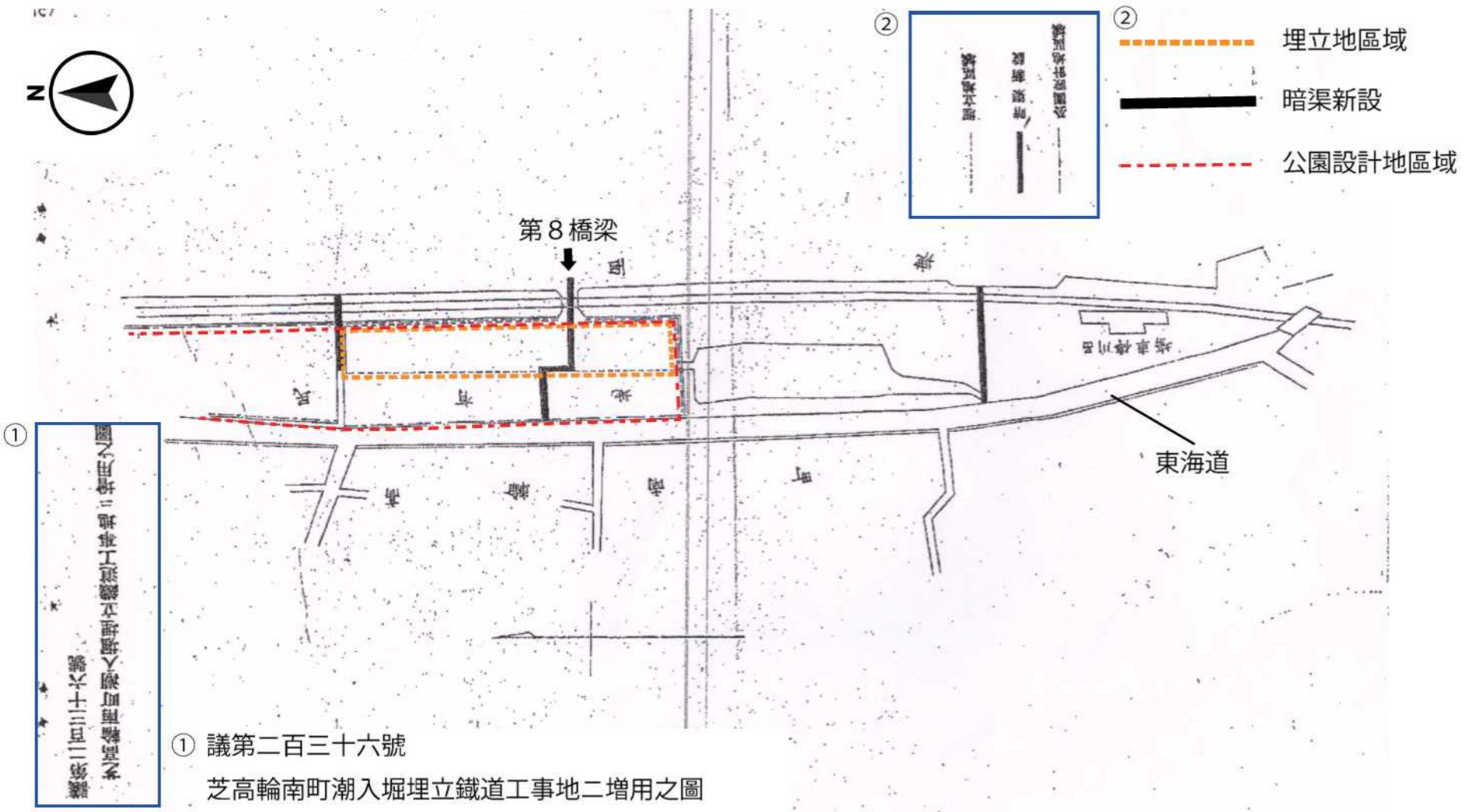
調査地点② 仮設構台基礎等工事に伴う調査

トレンチ 1 北壁土層断面

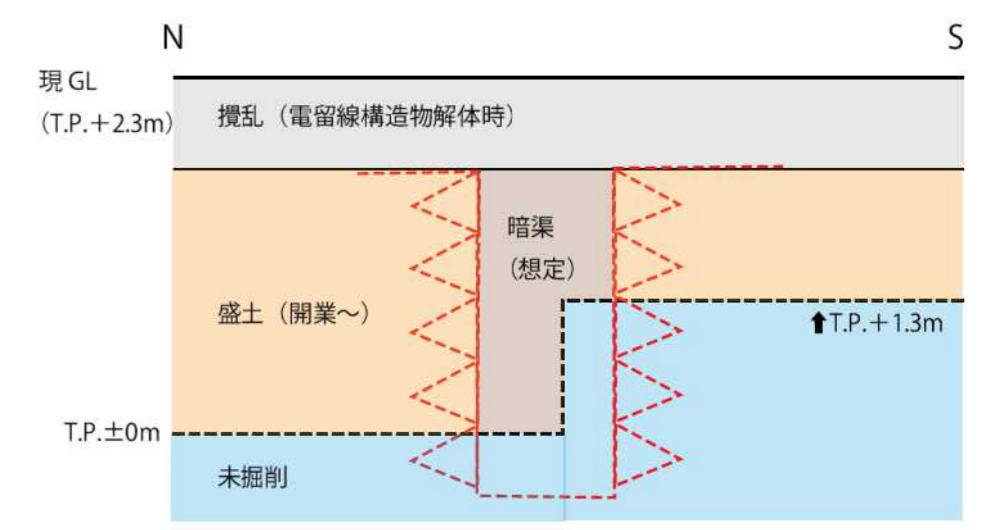


トレンチ 2 北壁土層断面

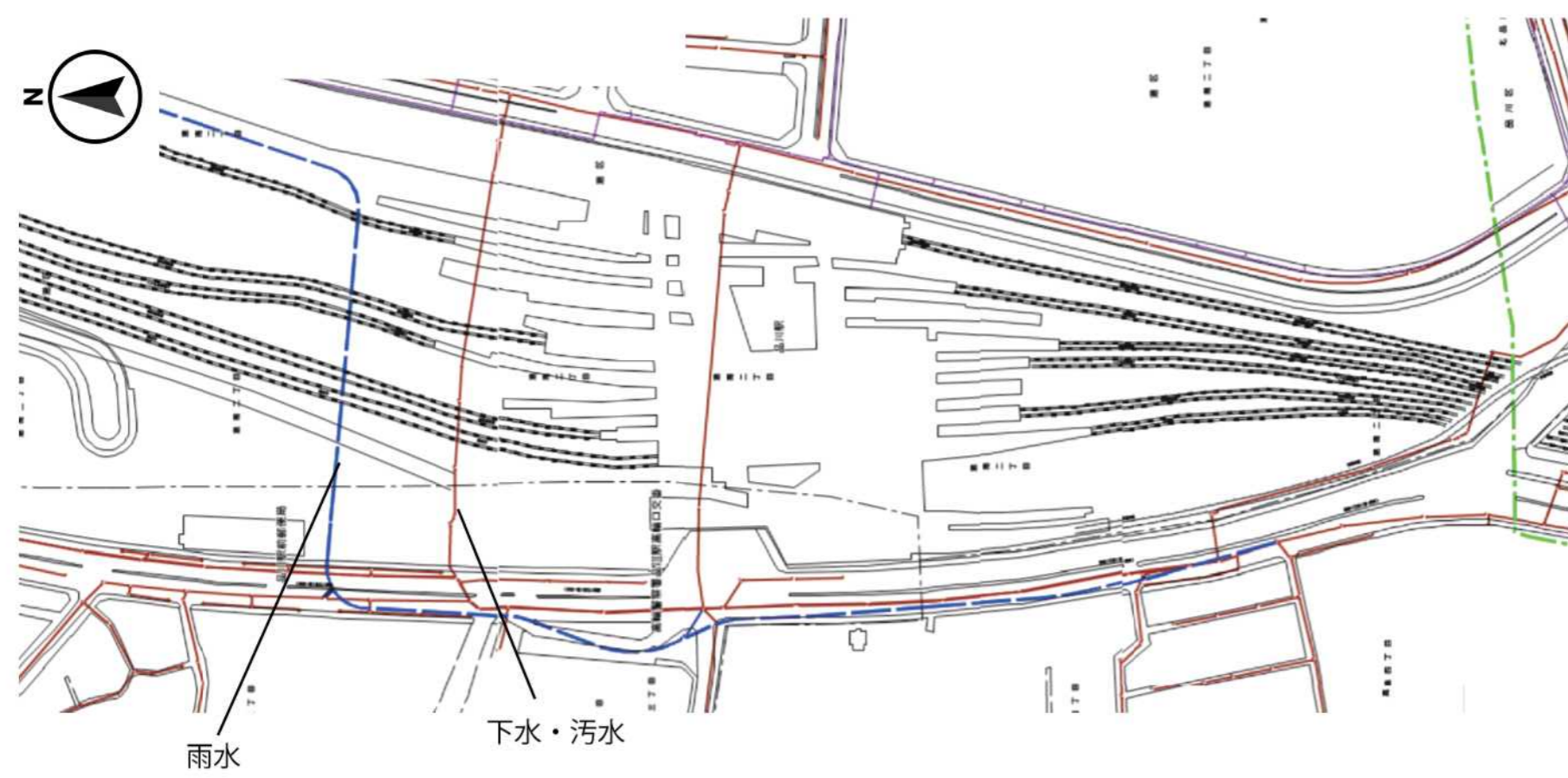




調査概念図



調査地 (北から)



試掘坑北側全景 (北から)

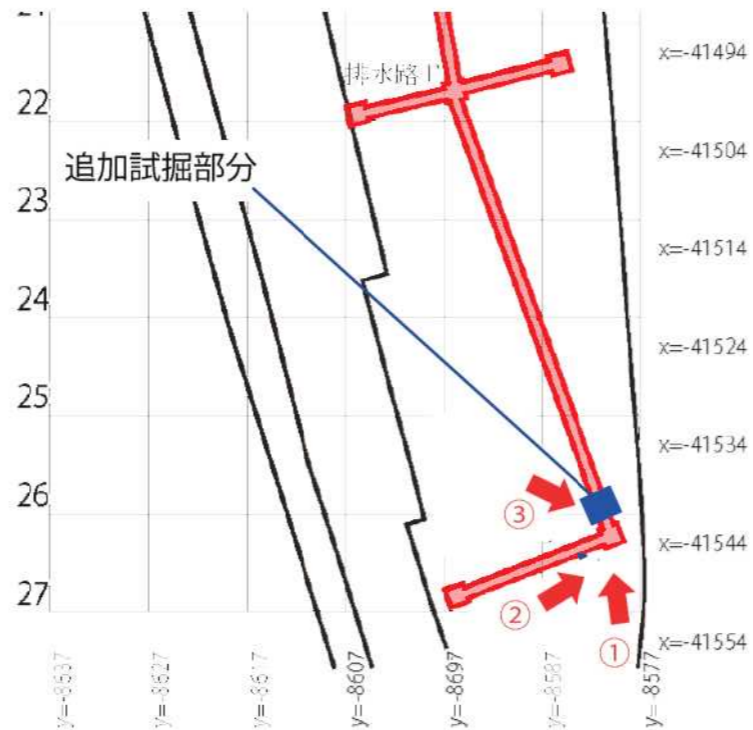


試掘坑南側全景 (北から)

【前回資料再掲】 調査地点① 排水設備工に伴う調査



調査位置図 (S=1/1200)



①土層堆積状況 (南西から)。東西方向はほぼ水平堆積を示す。



②土層堆積状況 (南西から)。南北方向はほぼ南からの堆積を示す。



③土層堆積状況 (南西から)。写真②と同じ。



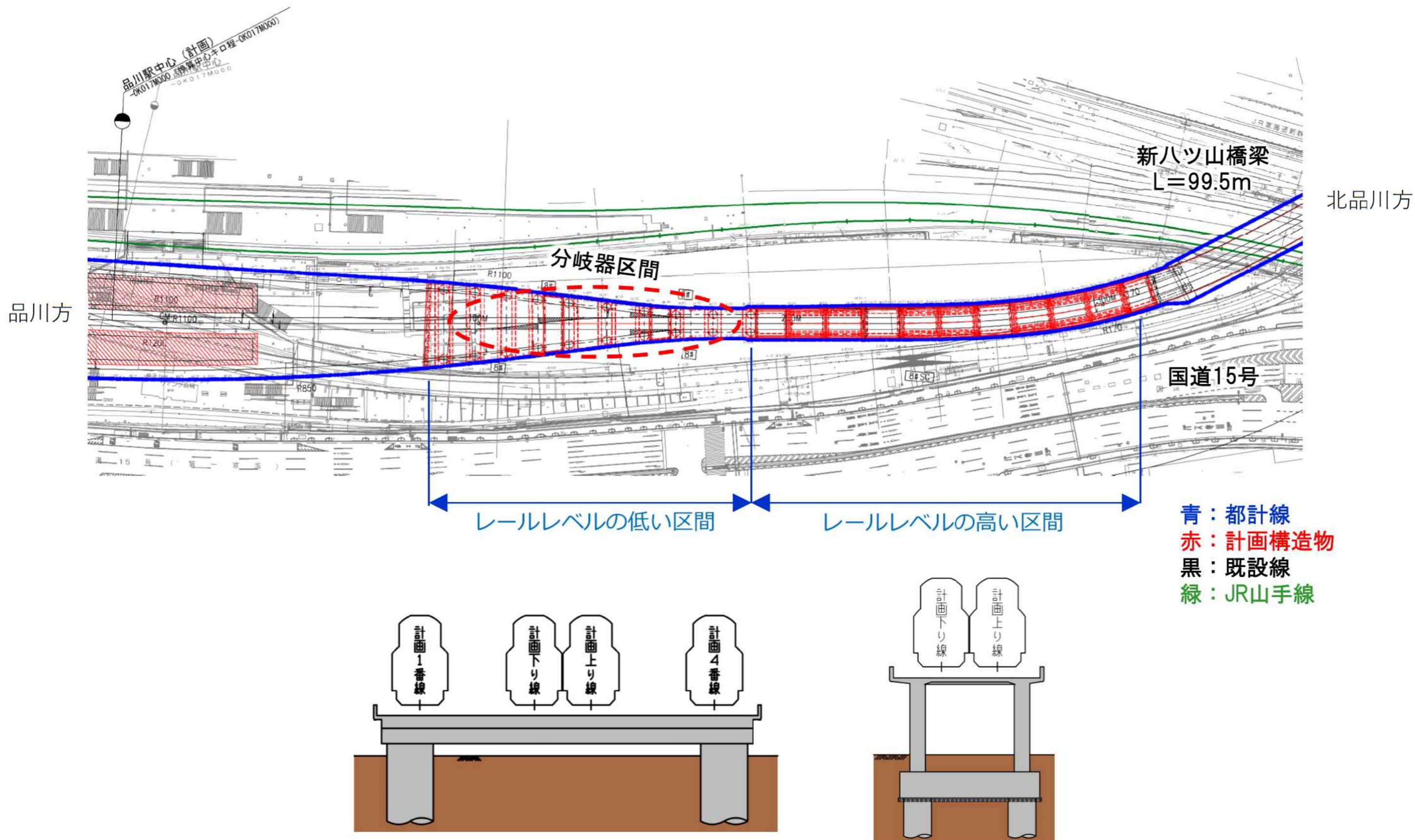
【参考】 試掘②-2 南壁土層断面

【まとめ】

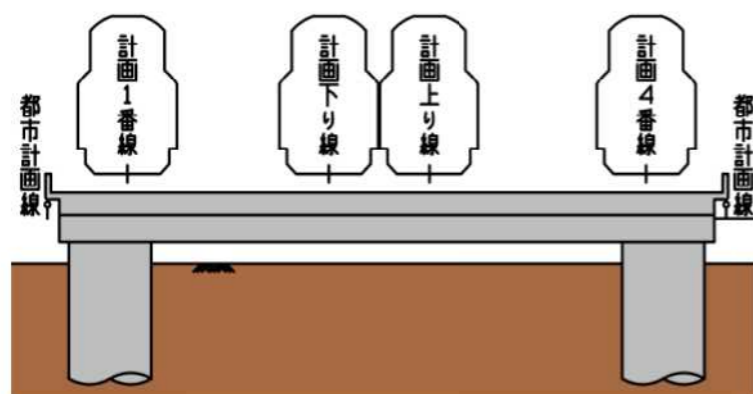
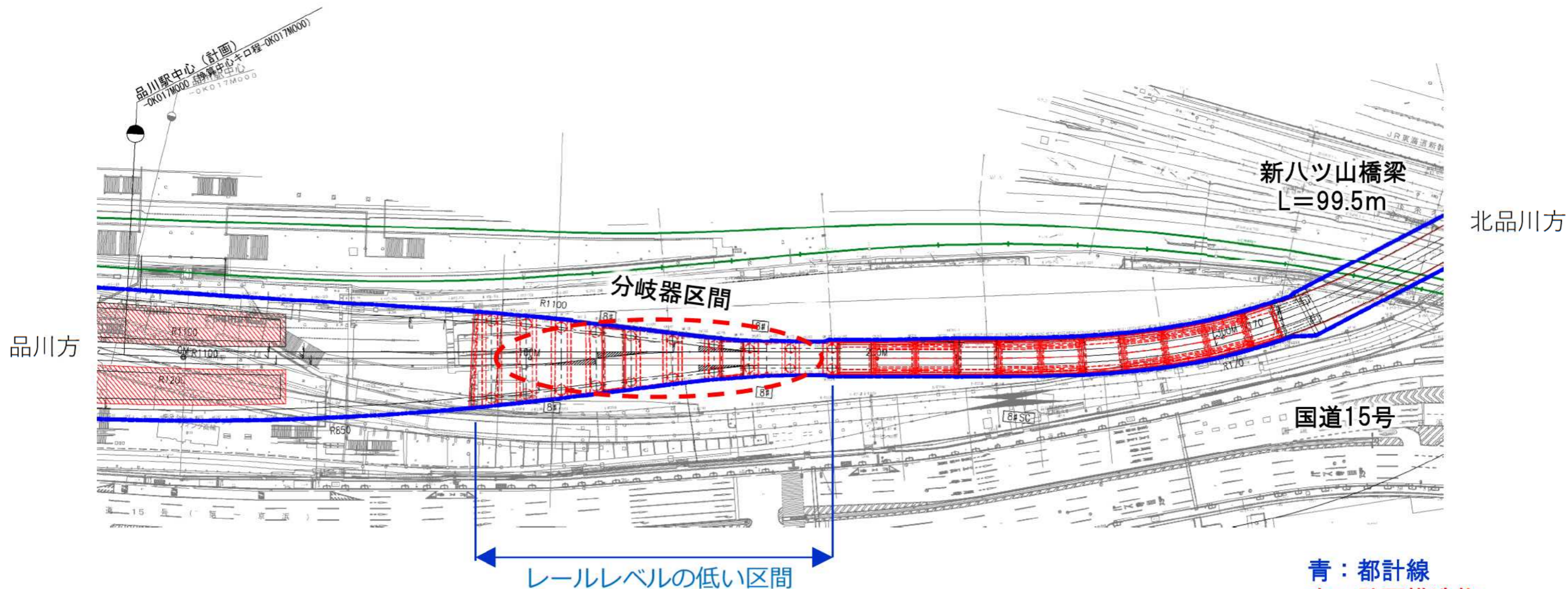
※2022.12.24時点

地点	調査原因	調査目的	調査の方法	掘削底面標高	調査の成果	備考
①	排水設備敷設	整地層及び盛土層の残存状況確認	排水管敷設範囲(L=360m×W=1.2m×D=1.1)を重機で掘削し、土層堆積状況等を記録	T.P.+1.2m	位置によっては攪乱著しいが、南東部隅で遺構(土壘状の高まり)と見られるものを確認した。それ以外のエリアでは、地点⑥-2・3で確認された整地層は確認されなかったものの、盛土層の残存を確認した。	
②	架設構台基礎等	護岸石垣の有無確認	設定したトレンチ内を重機及び人力で掘削の上、遺構の確認及び土層堆積状況等を記録	T.P.-1m+α	石垣やそれに伴う遺構(枕木等)は確認されなかったが、東から西に落ちる盛土の端部を確認した。旧品川停車場側の西端部と考えられる。	
③	タワークレーン設置(JC900)	〃	脚部分を機械で掘削(掘削時立会) フーチング範囲(5500mm四方×D=700mm)は試掘	T.P.-2m+α	T.P.-6mを超えても硬質粘土層が確認されず、木片(杭の残片?)が確認されることから、当該地点はすでに攪乱を受けていると考えられる。(ボーリングコアの観察からも、非常に締まりのない土層が続いており、周辺とは土質が全く異なることを確認している。)	成果を踏まえ、フーチング範囲の試掘は実施しない。
④	タワークレーン設置(JCL540)	旧品川停車場に伴う遺構の有無確認	杭打設地点(4箇所)のボーリング調査	T.P.-2.5m	(未実施)	フーチング範囲の試掘実施の要否についてはボーリング調査の成果をもって判断
⑤	架設構台基礎	〃	構台基礎部分をボーリング調査(φ65mm×21本)	〃	「黒色砂層(海砂)が確認された地点」と「水面下で堆積した粘土層(澱みの層)が確認された地点」の位置関係から、(1)調査地点①～④は長らく陸地だった、(2)調査地点⑤・⑥・⑫～⑮は海砂が堆積する、浜辺のような環境だった、(3)⑥～⑪、⑯～⑲、⑳は水の動きがなく、泥が滞留するような環境だった、(4)㉑は他の地点と堆積土が全く異なることから、攪乱を受けている可能性がある、	旧地形の復元(盛土、切土等の範囲等)が課題。
⑥-1	R14橋脚設置ほか	旧品川停車場の遺構有無確認	脚部分を人力で掘削(φ3500mm×4本)、遺構(石垣等)の有無確認	T.P.-1m+α	上部は攪乱されていたが、盛土層を確認。盛土層の下から多量の遺物(幕末期頃)を確認したことから、幕末以降に盛土されたことを確認。	
⑥-2・3	〃	〃	設定したトレンチ内を重機及び人力で掘削、遺構(石垣等)及び土層堆積状況等を確認	〃	盛土層と、その上面で整地層を確認。土層観察により、盛土作業と整地作業は時期差なく行われたことを確認。整地層上面で遺構確認作業を行ったが、遺構は確認されず。	
⑦	南棟建設	第8橋梁に伴う南横仕切堤の有無確認	設定したトレンチ内を重機及び人力で掘削	〃	(継続中)	
⑧	—	溜池内の状況確認	設定したトレンチ内を重機及び人力で掘削の上、遺構の有無確認及び土層堆積状況等を記録	T.P.-1m+α	(未実施)	
⑨	—	暗渠遺構の有無確認	文献上にある暗渠の有無確認	～T.P.±0m	T.P.±0mで遺構(石組み、土留め等)は確認されず。一部はT.P.+1.3m付近で遺構検出を試みるも、遺構は確認されず。	暗渠は実際に構築されなかったか?
⑩	—	土壘状遺構の確認	調査①で確認された土壘状遺構の詳細確認	T.P.+1.2m程度	非常に緩い傾斜の盛土を確認。	

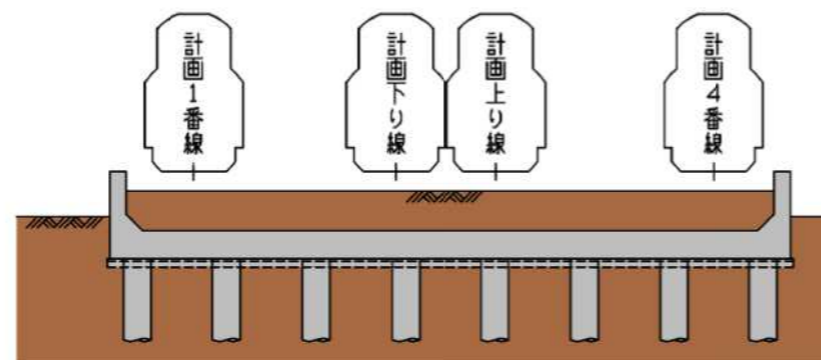
1. 京急連立事業 旧電留線部の現計画について



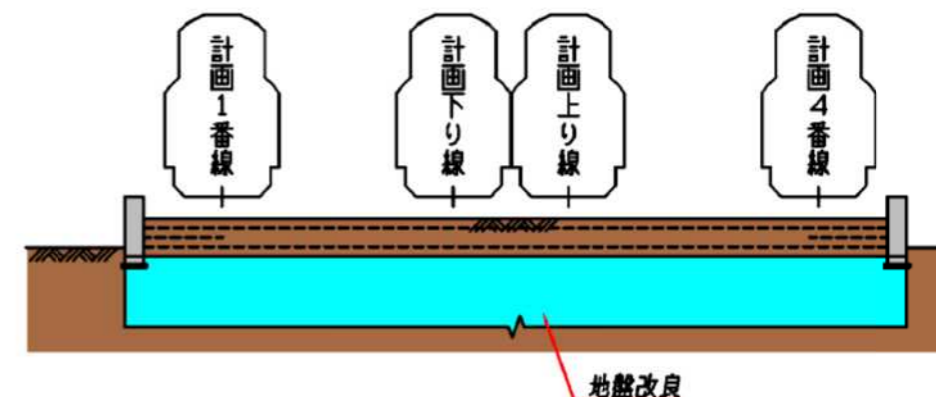
2-1. 構造比較検討【レールレベルの低い区間】



低床高架橋構造

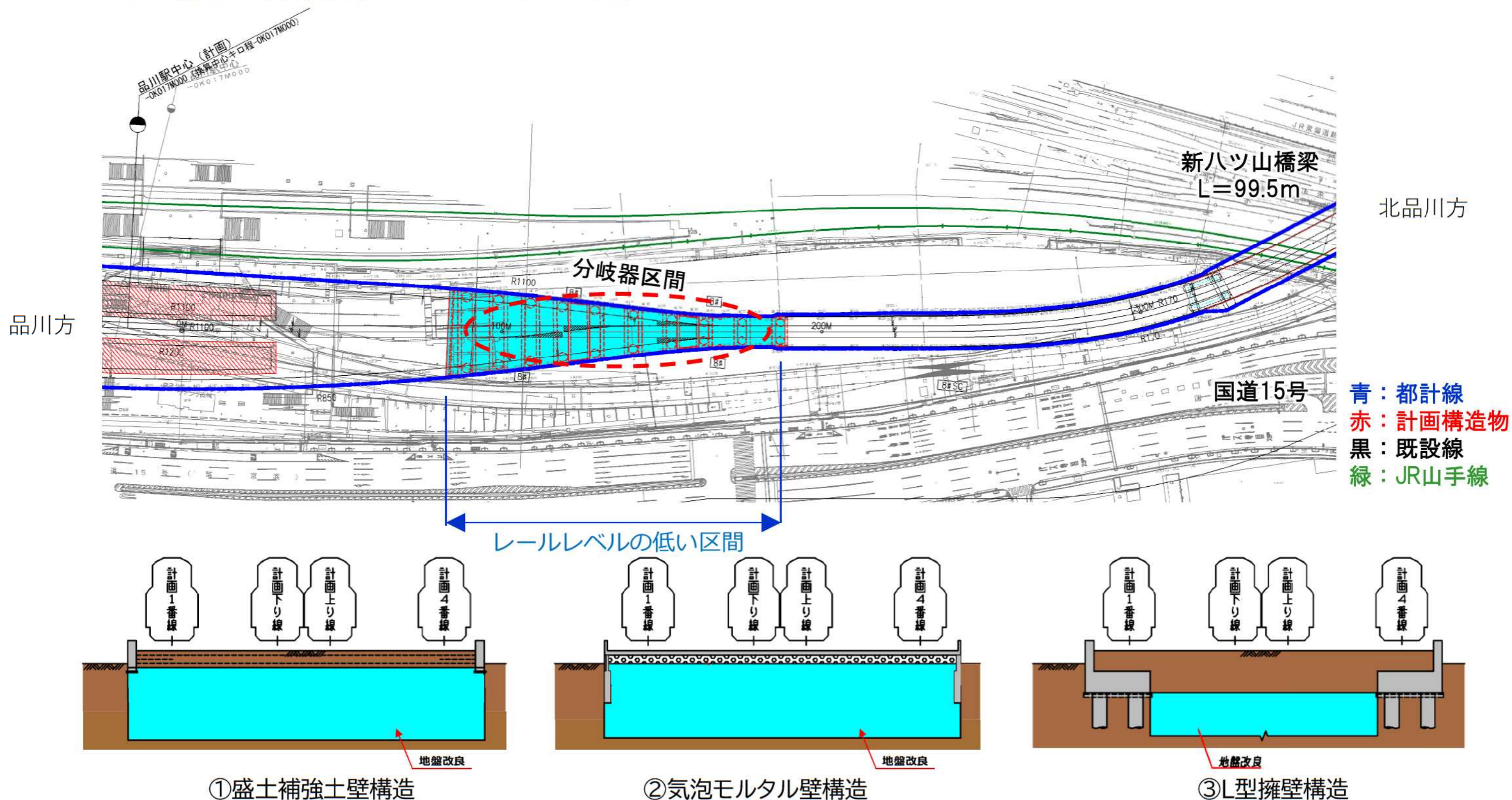


U型擁壁構造



盛土補強土壁構造

2-2. 盛土構造の比較検討【レールレベルの低い区間】

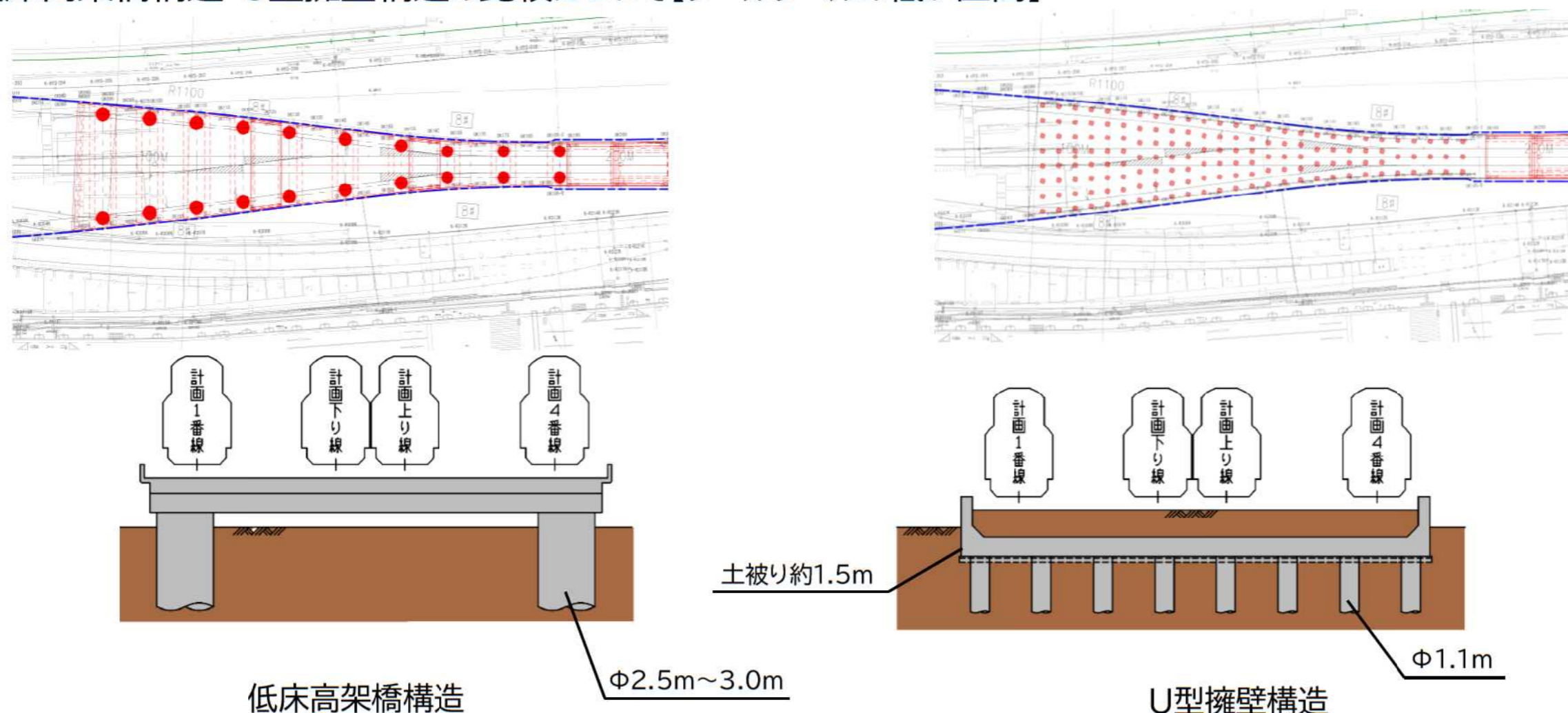


【遺構への影響度】

- 盛土構造案(①~③案)では地盤改良が必要

※「鉄道構造物等設計標準・同解説」に基づき設計

3. 低床高架橋構造・U型擁壁構造の比較について【レールレベルの低い区間】



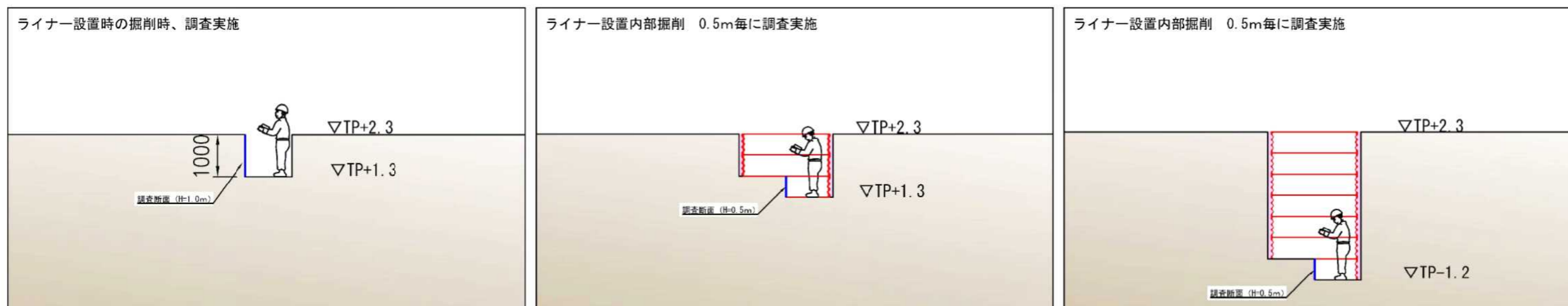
【遺構への影響度】

低床高架橋構造案: $\phi 2.5m \sim 3.0m \cdot 20$ 本 U型擁壁構造案: $\phi 1.1m \cdot 150$ 本

→ 地盤への影響が少ない低床高架橋構造が最適と考えられる

- 低床高架橋基礎杭の本数低減(スパン拡大)は, 設計杭径が最大($\phi 2.5m \sim 3.0m$)のため, 更なる低減は困難
※「鉄道構造物等設計標準・同解説 基礎構造物」に基づき設計
- 低床高架橋基礎杭は, 口元管+深礎掘削(別途薬液注入必要)にて記録保存調査が可能
(U型擁壁構造 $\phi 1.1m$ での深礎工法は, 事例が見受けられない)

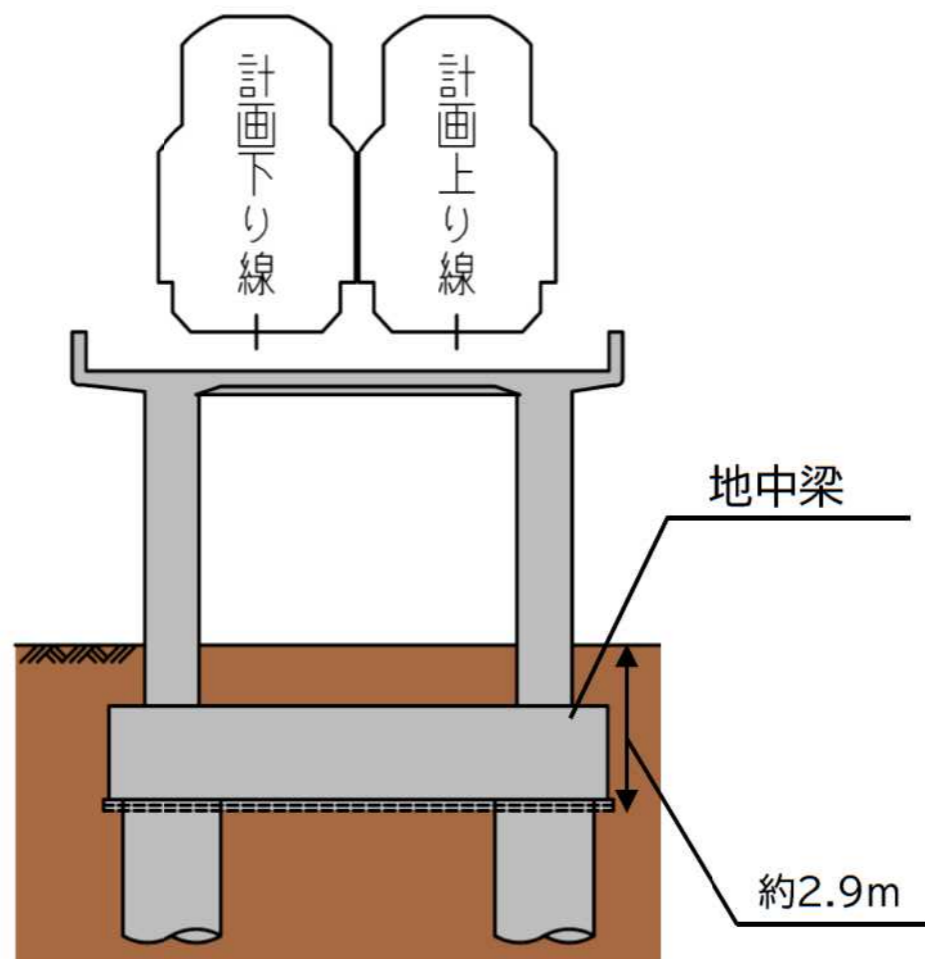
4. 低床高架橋構造案での施工・本調査対応【レールレベルの低い区間】



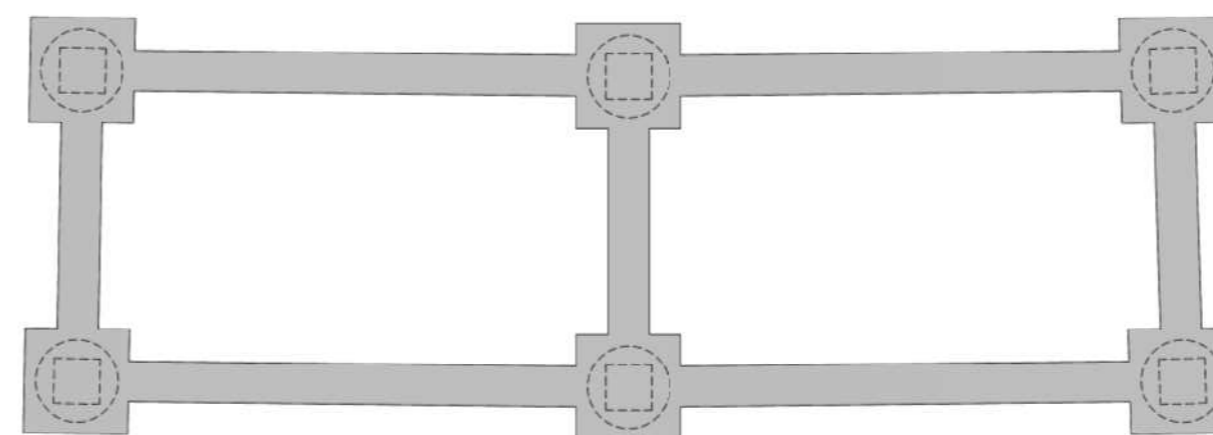
【施工における対応】

- ・ 低床高架橋基礎杭施工に際し、予め口元管を設置することにより、調査が可能
 - ※ 口元管内の調査には、薬液注入による補助工法が必要
- ・ 口元管内調査において新たな文化財が発掘した場合には、直ちに区へ報告して工事を中断

5. 構造案【レールレベルの高い区間】



ラーメン高架橋構造



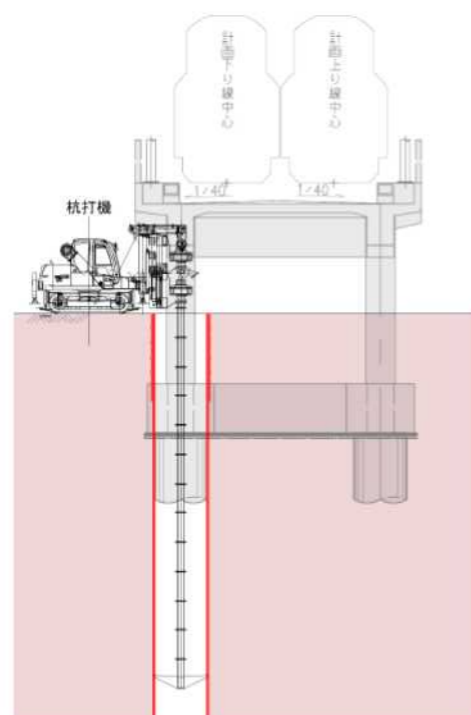
(地中梁)基礎平面図

【構造案の考え方】

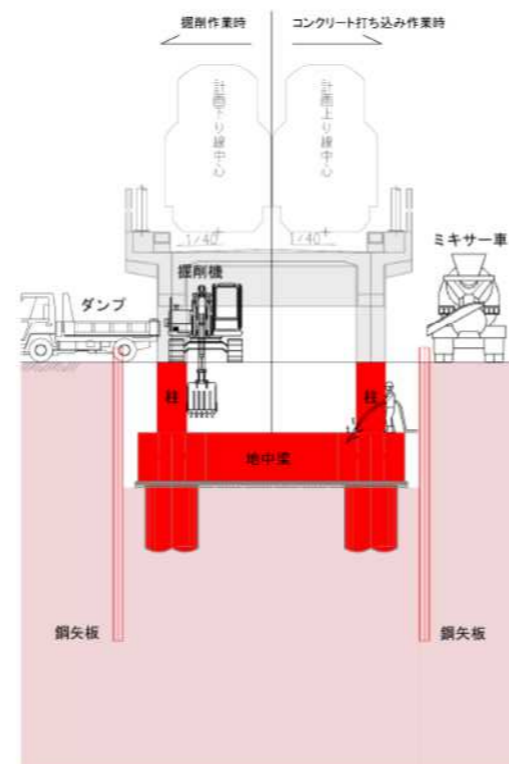
- ・ レールレベルの高い区間において鉄道では、ラーメン高架橋構造が一般的
- ・ 多径間ラーメン構造形式のため、地盤への影響が少ない地中梁レス構造では、設計計算上、成立出来なかった。
(杭径φ2.5mでNG) ※「鉄道構造物等設計標準・同解説」に基づき設計

6-1. 遺構への配慮①（基礎杭施工に先立ち、口元管部先行調査）【レールレベルの高い区間】

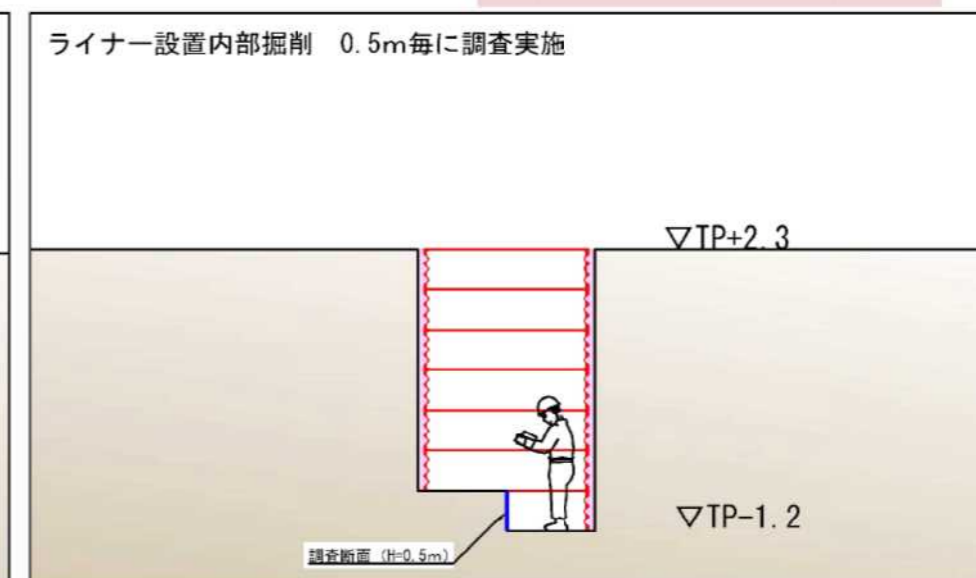
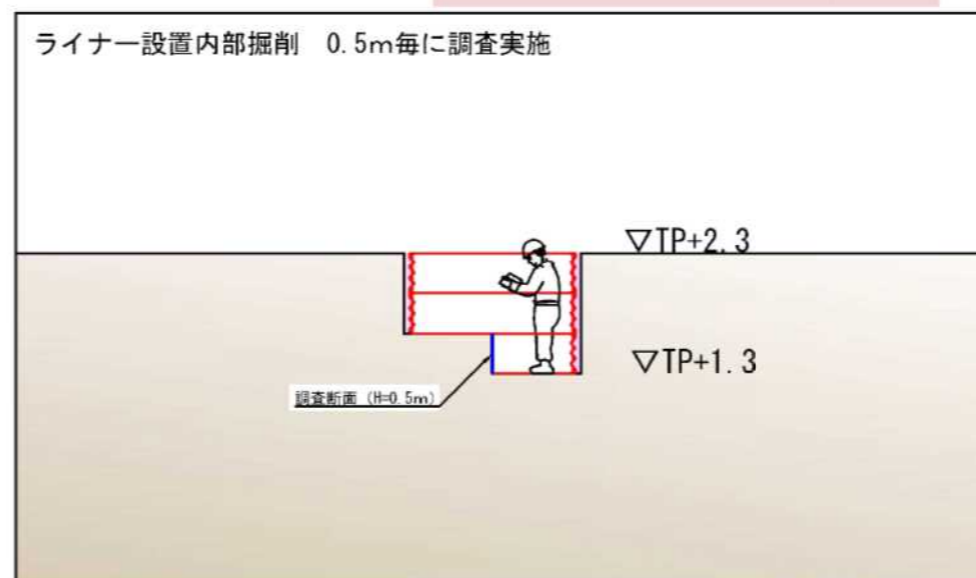
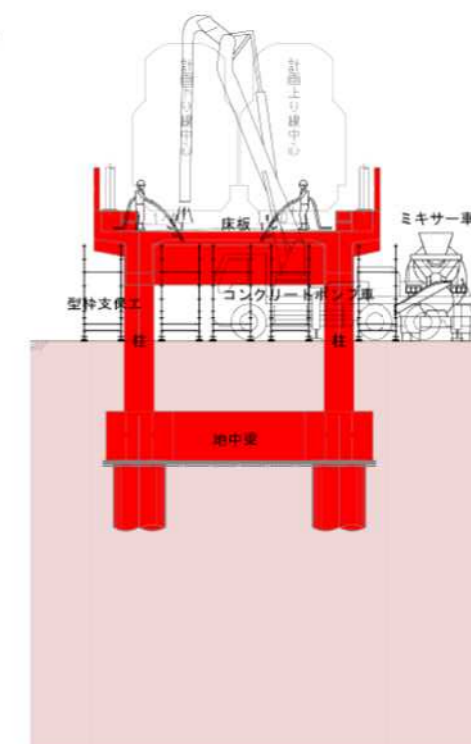
①基礎杭打設



②地中梁構築



③橋脚・床版構築

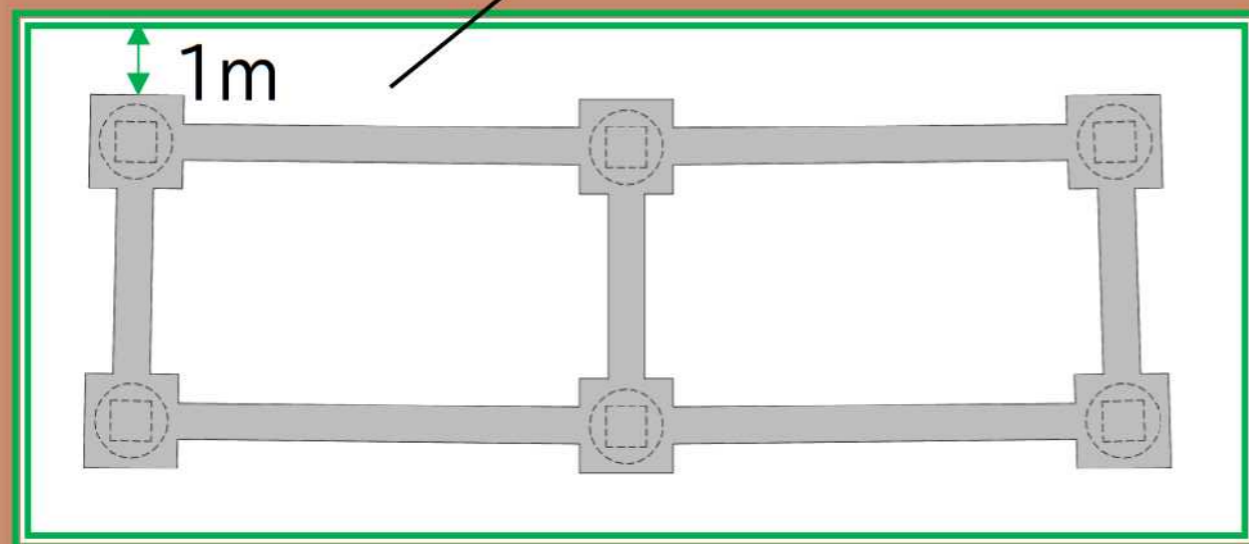


【配慮する内容】

- ・ 高架橋基礎杭施工に際し、予め口元管を設置することにより、調査が可能
 - ※ 口元管内の調査には、薬液注入による補助工法が必要
- ・ 口元管内調査において新たな文化財が発掘した場合には、直ちに区へ報告して工事を中断

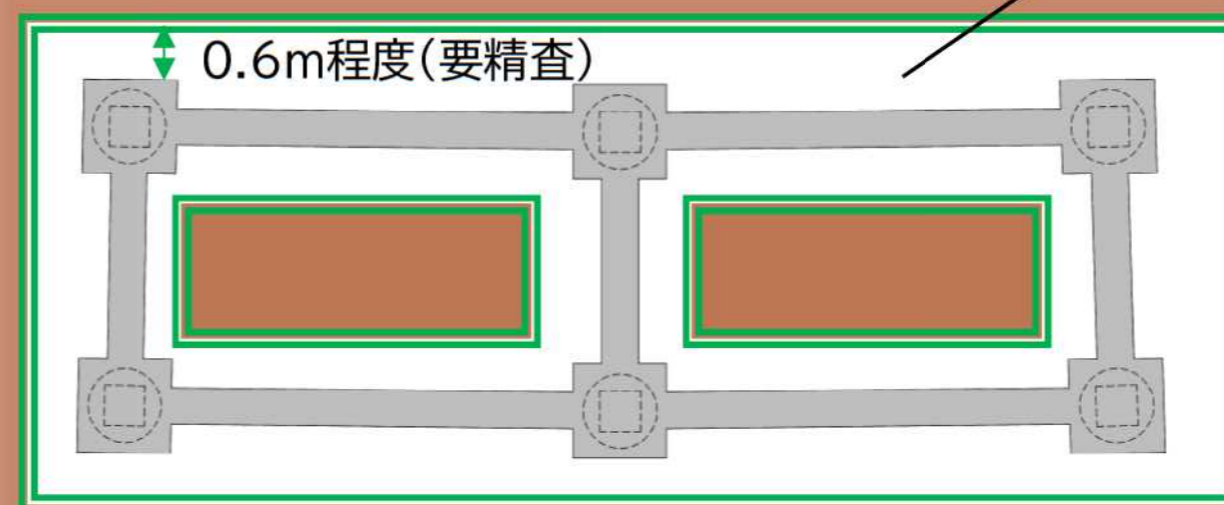
6-2. 遺構への配慮②（地中梁施工時の範囲縮小）【レールレベルの高い区間】

掘削する範囲(イメージ)



掘削範囲(当初計画)

掘削する範囲(イメージ)



掘削範囲(変更案)

緑:シートパイル

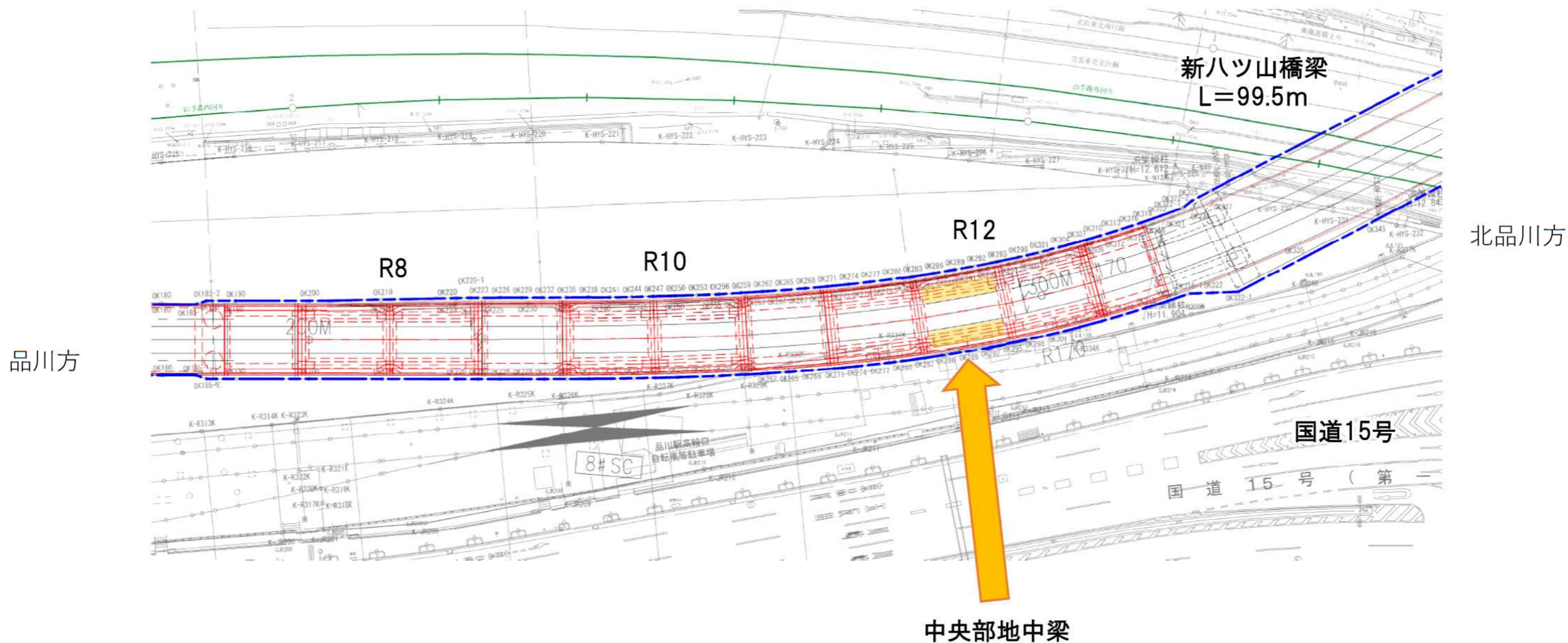
【配慮する内容】

・地中梁の施工計画は, 施工スペースを勘案し, 地中梁から1m外側にシートパイルを打設後, 内部全範囲を掘削する計画

(変更案)

・シートパイル打設位置を可能な限り縮小し, 可能な限り掘削量減らすことが可能

6-3. 遺構への配慮③（地中梁設計の見直し）【レールレベルの高い区間】



【配慮する内容】

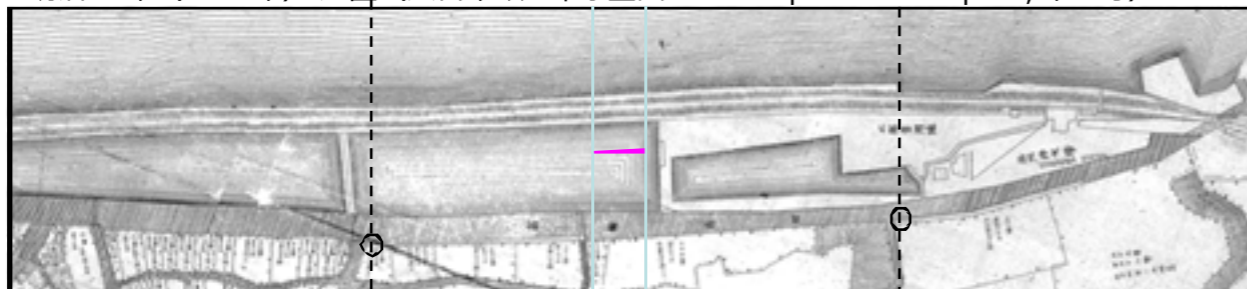
- ・ 地盤への影響を低減するため、R12高架橋の地中梁構造を見直す
→ 中央部地中梁を無くす設計を進める

全ての図とも、上を海側（東）に配置 - は本件山留工事計画箇所を表す。

1. 古地図による当該地の変遷

■ 当該地の古地図での位置

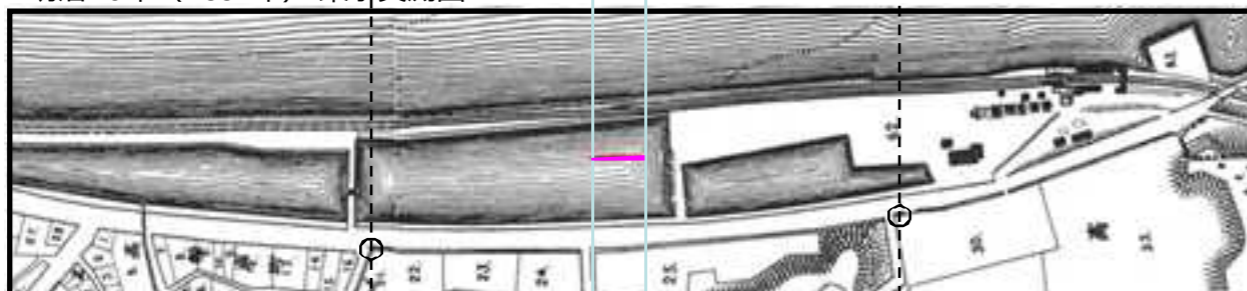
明治12年（1879年）芝區（大日本改正東京全圖=The map of Tokio Japan ; 第5号）



明治18年（1885年）品川驛（第一軍管地方迅速測圖；品川及横濱近傍 第1號）



明治20年（1887年）東京実測図



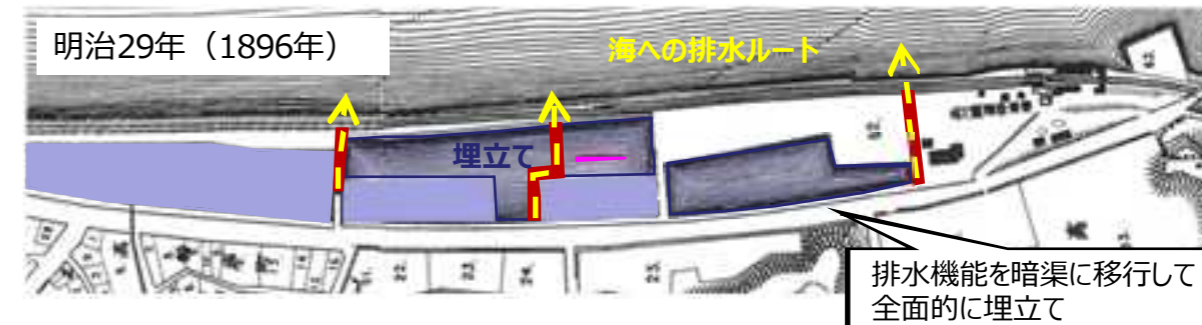
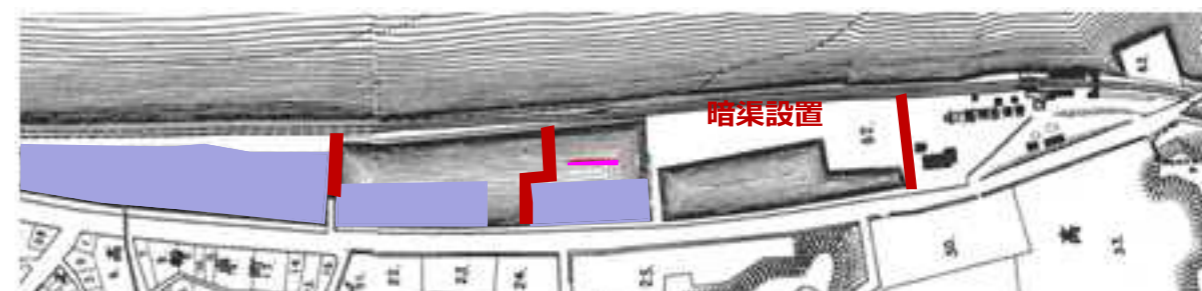
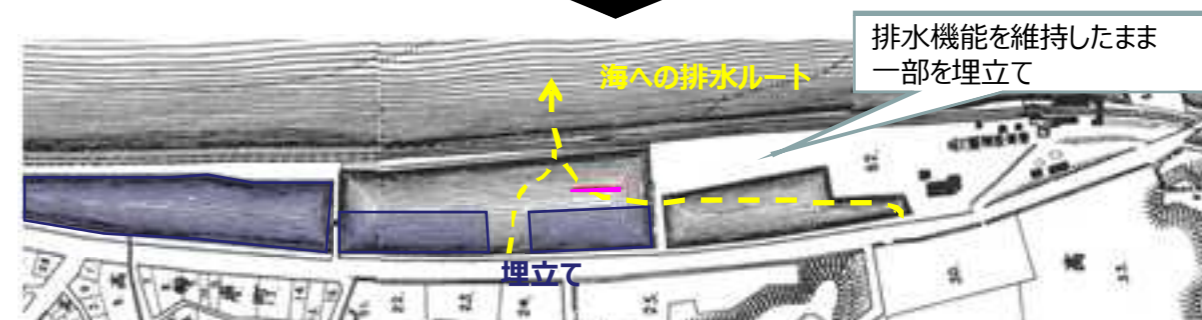
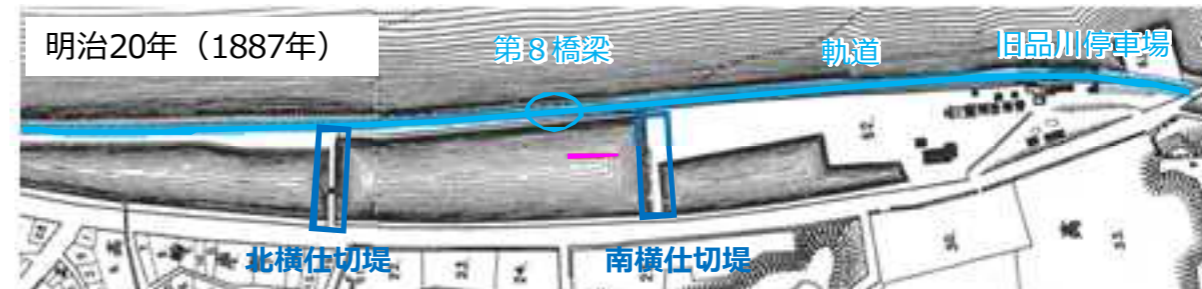
年代不詳 芝高輪南町潮入掘埋立鐵道工事地ニ増用之圖（東京市区改正委員会議事録 第9巻より）



明治29年（1896年）東京市芝區全圖明治二十九年十二月調査



■ 埋め立てに伴う陸の排水機能の変遷

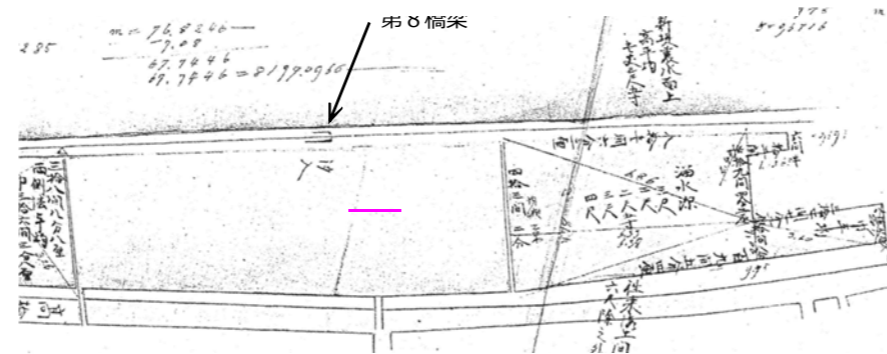


古地図は所蔵の記載がないものはすべて国会図書館所蔵

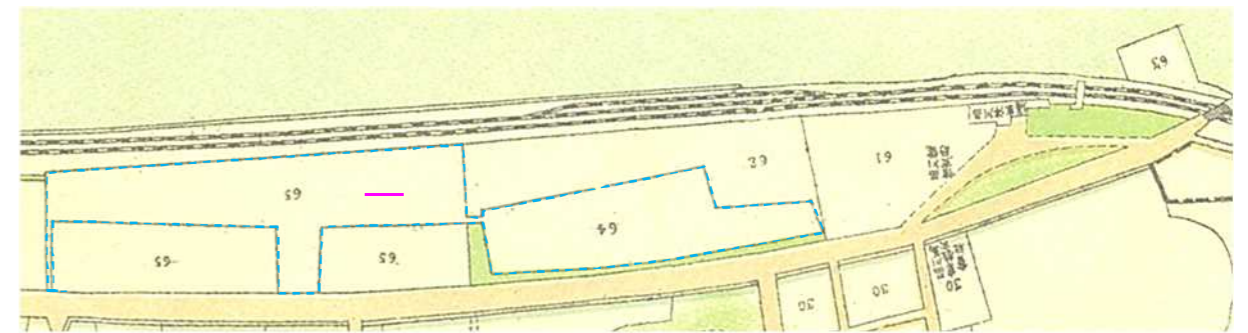
2. 古地図と史実から分析した当該地の変遷

- 明治5(1872)年 官設鉄道開業 初代品川停車場
- 明治9(1876)年 新橋～品川間複線化
- 明治15(1882)年 鉄製跨線橋設置（～M33年）
- 明治18(1885)年 日本鉄道（現山手線）乗入れ
2代目品川停車場
- 明治32(1899)年 新橋～品川間3線化
- 明治34(1901)年 駅本屋を北側に移転
3代目品川駅（～T5年）

（ここでの〇代目は区別のため便宜的に用いているもので公式な見解ではない）

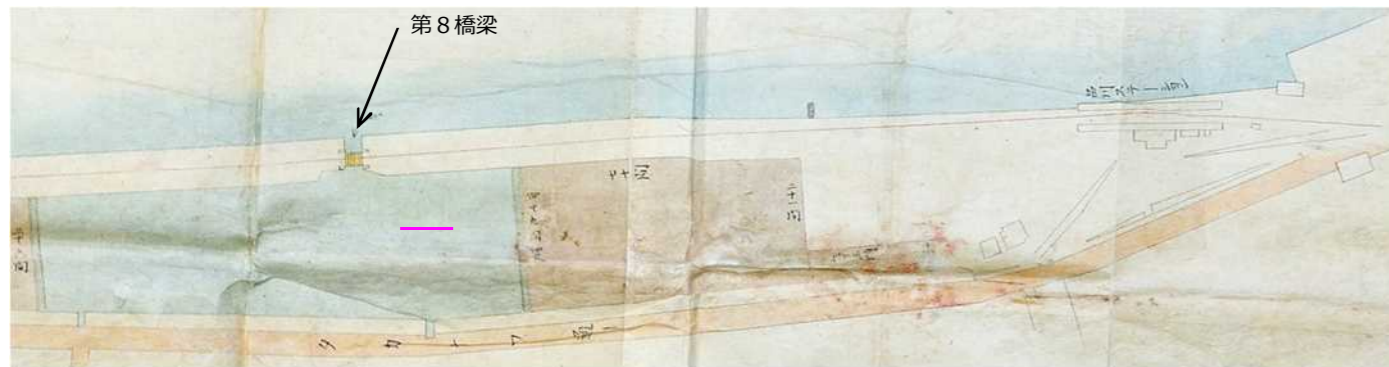


高輪ヨリ品川迄土留板柵修理ノ義東京府往復
鉄道寮事務簿第4巻46より（明治5年 所蔵 鉄道博物館）



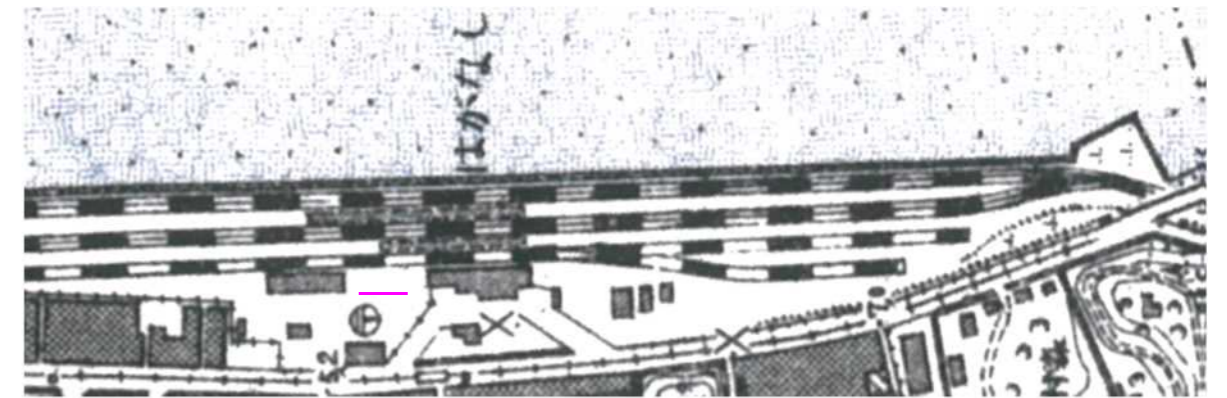
東京市芝区全圖 明治29年12月調査 再版(拾五區之内；第12)

東京市芝区全圖では、青点線部分を埋立て、地番が振られていることがうかがえる。この時点ではまだ2代目品川停車場は移転していない（青点線は当方で書き加え）



高輪鐵道脇余地調圖（東京府：明治8年3月 所蔵 鉄道博物館）
品川ステーションヨリ芝田町迄鉄道線之圖『鉄道寮事務簿』第25巻-19)より

高輪鐵道脇余地調圖は、明治初期の埋立ての状況が表されており、第8橋梁の部分は汐入。

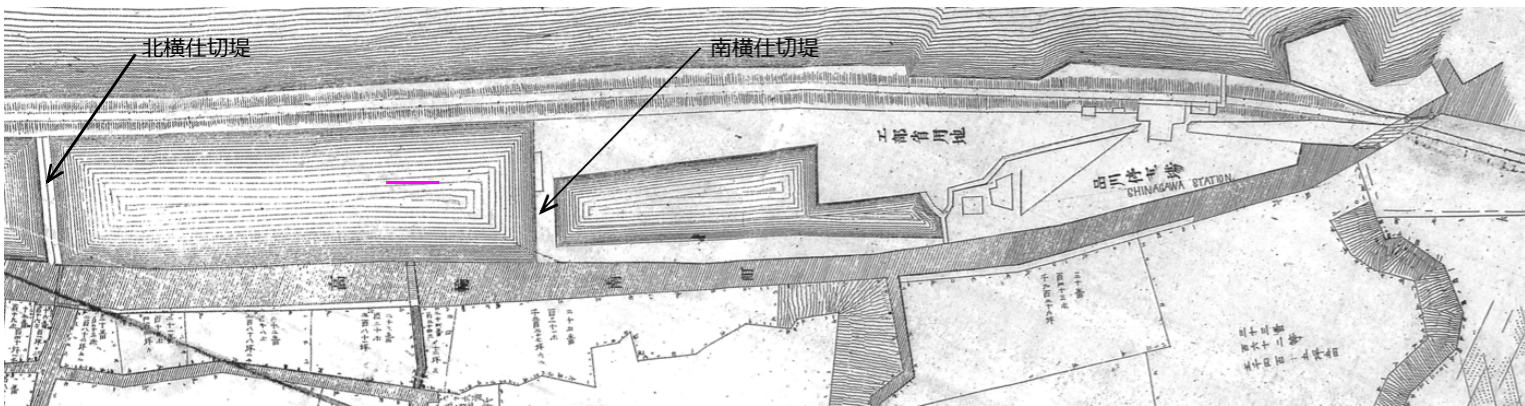


日本帝國陸地測量部発行一万分の一地図（明治42年）

明治末期には埋立てた部分に線増（島ホームが2）され3代目駅舎が建設されている。



3代目品川駅舎（所蔵 鉄道博物館）



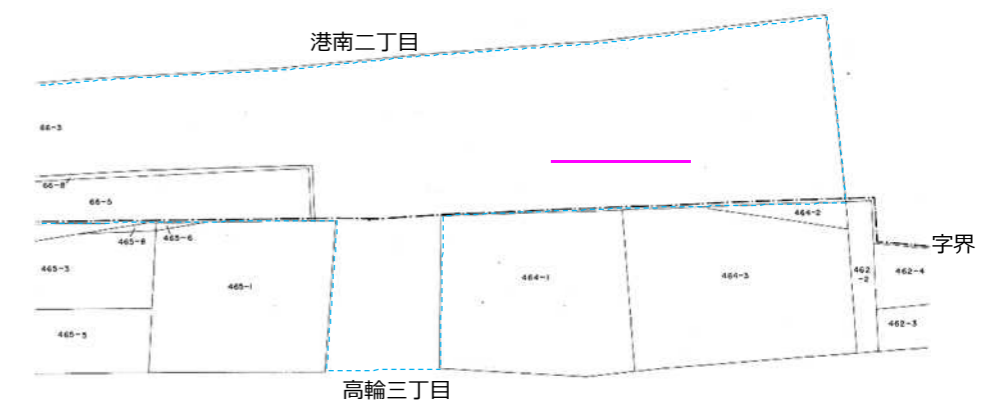
芝區(大日本改正東京全圖；第5号)(明治12年3月)

芝區（大日本改正東京全圖）では、その時点での埋立ての状況が表されており、南側には「品川停車場」の記載があるが、築堤に近い東側は「工部省用地」と記載されている。南北横仕切堤間は埋め立てられていない。



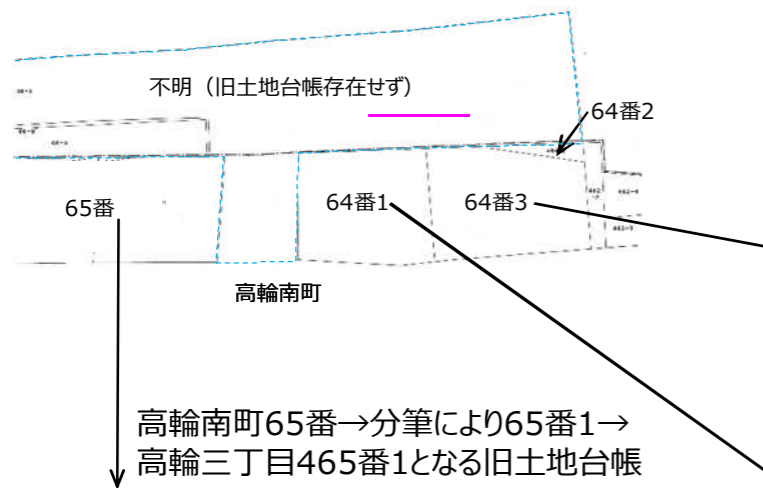
議第236号 芝高輪南町潮入掘埋立鐵道工事地二増用之圖（出典不詳：明治20年代後半）

芝高輪南町潮入掘埋立鐵道工事地二増用之圖では、南北横仕切堤間の西側（国道側）はすでに埋立られ民有地とされており、築堤に近い東側の潮入掘を鐵道（品川停車場を北側に移転する）ために埋め立てるのに際し、西側の排水のために暗渠を建設（しその後埋め立てる）する計画が読み取れる。



東京法務局港出張所公図写(1984年11月時点)

3. 旧土地台帳から見る当該地の変遷



高輪南町64番→分筆により64番1→高輪三丁目464番1となる閉鎖登記簿

甲	乙	丙	丁	戊	己	庚	辛	壬	癸
高輪南町64番	高輪南町64番	高輪南町64番	高輪南町64番	高輪南町64番	高輪南町64番	高輪南町64番	高輪南町64番	高輪南町64番	高輪南町64番

高輪南町64番→分筆により64番1→高輪三丁目464番1となる旧土地台帳

字	地目	地番	内歩	外歩	地積	用途	登記年月日	事由	地権者
高輪南町	地	64番	1097.40坪	ほかに崖地	1097.40坪	住宅	明治32年7月10日	下渡	民間人A
高輪南町	地	64番	1097.40坪	ほかに崖地	1097.40坪	住宅	明治32年7月10日	買収	逓信省鉄道作業局

表	部	題	表
高輪南町64番	高輪南町64番	高輪南町64番	高輪南町64番

閉鎖登記簿では明治32年7月10日にそれまで所有の民間人Aから鉄道作業局に所有権移転がなされている。

官有地だった高輪南町64番は、民間人Aに下渡（払下げ）され市街民地となっていたが明治29年7月28日に（品川駅三代目駅舎築造のため）転居し、明治32年7月10日に逓信省鉄道作業局に買収され、同25日に除租されている。64番はその後昭和11年に分筆により64番1となる。

最後まで水溜だった（おそらく66番…土地台帳存在せず）部分の両脇の64番、65番はいずれも崖地の地積が記されている（除租のため）がその後解消されている。ここでの崖地とは（埋立地であるため）護岸を指すものと理解できることから、隣接地は海であったと解せれる。なお土地台帳の意味合いから、最初から官有地であるもの（赤道や畦畔等）については作成されないのが通例である。

土地台帳は税務署の地租課税のためのものであり、昭和25年の地租廃止以降は課税台帳としての役割を終え、不動産登記を扱う法務局（本件では東京法務局港出張所）の管理となった。なお、租税の目的ゆえに、最初から官有地であるもの（赤道や畦畔等）については土地台帳は作成されないのが通例である。

高輪南町64番3→高輪三丁目464番3となる旧土地台帳

字	地目	地番	内歩	外歩	地積	用途	登記年月日	事由	地権者
高輪南町	地	64番3				住宅	明治32年7月10日	下渡	民間人A
高輪南町	地	64番3				住宅	明治32年7月10日	買収	逓信省鉄道作業局

明治32年7月10日に品川駅3代目駅舎のために買収し逓信省鉄道作業局所有となった高輪南町64番は、大正5年の品川駅4代目駅舎移転により使用しなくなった土地を昭和11年7月14日に分筆(64番3)し、同年8月27日に京浜電気鉄道に所有権移転がなされた。

崖地を含む
1218.35坪

大正10年に氏名変更で民間人Bの所有となった。（この台帳の移記前の台帳はなく取得経緯不明）