



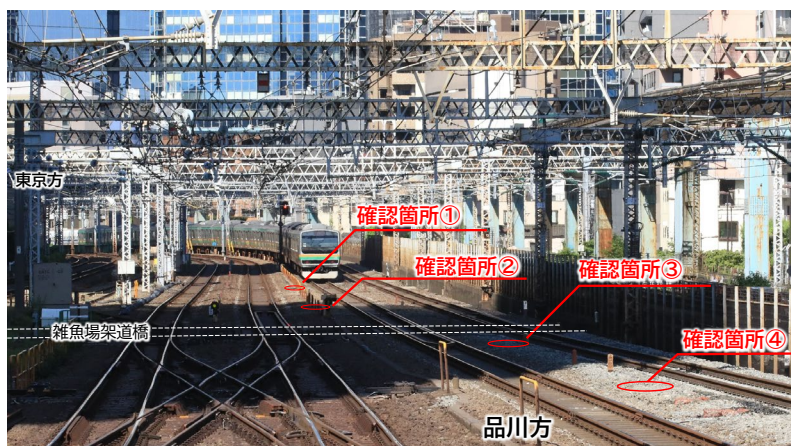
2024年4月15日
東日本旅客鉄道株式会社

羽田空港アクセス線(仮称)における高輪築堤等の調査・保存について

- JR 東日本は、既存の鉄道ネットワークを活用し、多方面からの羽田空港へのダイレクトアクセスを実現する「羽田空港アクセス線(仮称)」の整備を進めています。
- 田町駅周辺での工事着手前の試掘調査において、高輪築堤の石積が確認されました。
2023年8月より高輪築堤調査・保存等検討委員会(以下、「委員会」)が開催され、遺構への影響軽減検討および調査・保存の方針を検討してきました。このたび、委員会で方針が示されたことに伴い、当社の今後の取り組みについて報告いたします。
- 委員会における方針を踏まえ、工事を進めるとともに、調査が必要な箇所においては、諸分野の知見に基づき、慎重かつ丁寧な記録保存調査を進めます。
- 2031年度開業に向けて、引き続き、安全に工事を進めてまいります。

1. 現地の状況について

2022年7月～2023年6月に実施した羽田空港アクセス線(仮称)の工事着手前の試掘調査において高輪築堤と思われる石積の一部が見つかりました。調査や委員会での検討の結果、高輪築堤と確認されました。



確認箇所写真(田町駅ホームから東京方を望む)

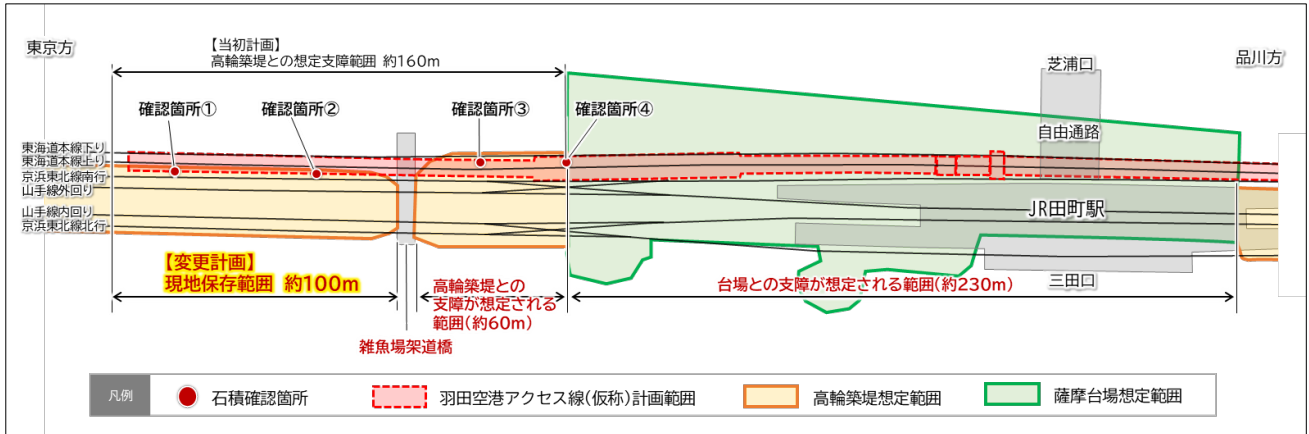


確認箇所②の状況(上面からの撮影)

2. 委員会の方針を踏まえた当社の取り組みについて

(1) 現地保存

羽田空港アクセス線（仮称）の下り勾配の開始地点を当初計画より約 100m 品川方に変更することによって、東海道線の線路下に存在すると想定される高輪築堤の一部を現状のままで保存します。高輪築堤への支障範囲が延長約 160m だったものが、上記計画変更により、延長約 100m を現状のままで保存できると想定しています。



工事計画略図

(2) 記録保存

一連の文献調査と現地調査の結果、雑魚場架道橋の橋台には、鉄道開業時の第5橋梁^{※1}の橋台が残存している可能性があること、また田町駅付近は、江戸時代後期に構築された薩摩台場^{※2}の上に位置している可能性があることが明らかになりました。

こうした調査結果を踏まえ、2024年3月の委員会において、羽田空港アクセス線（仮称）に支障する範囲の遺構（高輪築堤、第5橋梁の橋台、薩摩台場）については記録保存とする方針が示されました。支障する遺構については、工事を進めながら、港区教育委員会と連携して、考古学・鉄道史・土木史などの諸分野の知見に基づき、慎重かつ丁寧な記録保存調査を進めます。

※1：第5橋梁は、鉄道が開業した当時に新橋駅から数えて5番目の橋梁にあたるものです。

※2：薩摩台場は、薩摩藩蔵屋敷の東側（海側）に築造された砲台です。

3. 羽田空港アクセス線（仮称）の計画変更について

高輪築堤の一部現地保存に向けて羽田空港アクセス線（仮称）の線路縦断線形の計画変更を行います。計画変更に必要な環境影響評価手続きや工事計画の変更手続きを、国、東京都などの関係行政と連携して進めます。

<羽田空港アクセス線（仮称）概要>

当社は既存の鉄道ネットワークを活用し、多方面からの羽田空港へのダイレクトアクセスを実現する「羽田空港アクセス線（仮称）」の「東山手ルート」および「アクセス新線」の建設を2031年度の開業を目指して推進しています。

「東山手ルート」および「アクセス新線」は、現在休止している大汐線の橋りょうや高架橋などの既存ストックを有効活用し、東京駅と羽田空港の直結、宇都宮線・高崎線・常磐線方面からの所要時間短縮や乗換解消・低減など広範なエリアからの空港アクセスを改善します。東京駅から羽田空港へは、現在、鉄道を利用した場合30分程度要するところ、乗り換えなく約18分で到着することが可能となります。

https://www.jreast.co.jp/press/2023/20230404_ho03.pdf

