

## 第 6 回 高輪築堤調査・保存等検討委員会

日時：2021 年 4 月 14 日（水） 15:00～

場所：JR 東日本現地会議室

### 次 第

- (1) 開会
- (2) 第 5 回委員会（3/31）の議事録確認 【資料 1】
- (3) 4 街区調査成果公表・現地見学会等報告 【資料 2】
- (4) 保存方針について
  - ・ 4 街区建物計画の成立性 【資料 3-1】
  - ・ 4 街区周辺の道路整備等について 【資料 3-2】
  - ・ 高輪築堤の調査・保存等に関する当社方針について 【資料 3-3】
    - まちづくり計画について 【資料 3-4】
    - 2 街区の公園隣接部の現地保存（公開）及び計画変更の方針 【資料 3-5】
    - 3 街区建物の計画変更に向けた検討方針 【資料 3-6】
    - 4 - 2 街区再開発計画について 【資料 3-7】
    - 先端技術活用による高輪築堤の継承 【資料 3-8】
    - 高輪築堤の記憶を継承する取組み 【資料 3-9】
- (5) 懇談会の位置付け及び検討経過について 【資料 4】
- (6) 高輪築堤の本調査（記録保存調査）の実施について 【資料 5】
- (7) 現地調査の進捗報告及び環状 4 号線・京急線連立部の進め方
- (8) 本委員会での議論内容とりまとめ及び公開 【資料 6】
- (9) その他
- (10) 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5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3月31日（水）17：00～18：50
- 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 ・鉄道博物館 学芸部 ・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4回委員会（3/3）の議事録確認
- ・ 資料2：高輪築堤跡の文化財的評価と保存の方針について
- ・ 資料3：高輪築堤の調査・保存等に関する当社方針について
- ・ 資料4：現地調査の進捗報告について

## 2 議事要旨

---

### (1) 開会

- 今回より、文化庁にオブザーバーとして出席いただく。(谷川委員長)  
⇒承認

### (2) 第4回委員会(3/3)の議事録確認

- P5 下から2行目について、誤字(「土壇」⇒「土丹」)を修正すること。(谷川委員長)
- その他、修正の箇所がある場合は本会議の終了までに指摘いただき、ない場合は確定とする。(谷川委員長)  
⇒指摘された誤字(「土壇」⇒「土丹」)以外の修正は無し

### (3) 調査・保存等に関する方針について

#### 【委員方針】

- 現地保存：第7橋梁橋台部を含む前後約80m及び4街区信号機跡部を含む可能な限り長い区間
- 記録保存：現地保存を除く部分

#### 【JR方針】

以下3点を前提条件として保存方針を説明

- 2024年度まちびらき(第I期)のスケジュールを確保すること
- 事業中の関連基盤整備事業等及びまちづくり全体の整合性を確保すること
- 民間会社として合理的な負担の範囲内であること

<1～4街区>

- 現地保存(公開)：第7橋梁橋台部を含む前後約80m及び2街区公園隣接部約40m
- 現地保存(土中埋戻し)：道路下部等建物に支障のない部分\*

※具体の検討はUR都市機構(土地区画整理事業者)と要調整

- 移築保存：4街区信号機跡部
- 記録保存：現地保存を除く部分

<5・6街区>

- 2020年11月「高輪築堤の保存の方針について」及び委員会文書に準拠し、検討

- 
- 4街区について、信号機跡部を含むできるだけ長い区間の現地保存が望ましいという意見を提示した。委員会の場で遺構と建物の関係(築堤ライン、敷地範囲、建物ライン、建物を建てるにあたっての土留め、再開発の範囲等)を示す資料を提示いただいたうえで、なぜ現地保存の可能性を追求できないのか説明いただきたい。(谷川委員長・老川委員・小野田委員・古関委員)

- ⇒遺構と建物等の関係を示す資料は、改めて提示し、説明する。第7橋梁橋台部を含む前後約80mの現地保存についても、全体のまちづくりとの一体性・整合性を考慮した中でのぎりぎりの提案である。JRのみでは実現不可能であるため、関係者と連携しながら、という前提で提案させていただいた。(JR)
- ⇒4街区を囲うコの字型の道路の整備が既に完了しているので、道路に影響を与える変更は難しい。また、国道15号と資料4-①4街区の間(4-2街区と呼称)では一般地権者がビル耐震補強・建替え等の動きを進めているとのことなので、一般地権者の生活再建への影響にも配慮が必要。(UR)
- 4街区は非常に長い区間残されているという意味で、景観が大事と考えている。仮に移築を検討する場合、移築する区間や移築先の場所の問題が発生する。(谷川委員長)  
⇒具体的な規模については、今後の議論の中で指導いただきたい。実際どこに移築するかという課題もあるため、議論させていただきたい。連続的な景観の重要性に関しては、バーチャル復元等、最新技術を併用することで保存・継承していきたい。移築を検討するにあたっては、築堤にどのように造設されていたかが分かる状態にするべきと考えている。(JR)
- ⇒3D映像のあり方については、何を狙い、何を記録して、どのように活用するかを研究いただくべきである。(谷川委員長)
- 5・6街区については、検出調査の結果を踏まえて、具体的な方針を決定することになる。ただし、土地が狭くなっていくため、現時点で現地保存は難しいと思っている。また、4・5街区の接続部分は、再開発との関係から一部でも残すことは難しいと考える。(JR)
  - JRの方針にある文献調査等による記録史を整備するプロジェクトについては、調査とリンクする形にすべきである。考古学、歴史学のみでは難しいため、様々な専門家が集まり、どのような整理を行うか、戦略を立てる必要がある。(谷川委員長)
  - 4街区の公表については、調査成果の公開と現地見学会による公開の双方が必要である。それに伴い、港区には文化財的、学術的な価値に基づいたプレスリリースをお願いしたい。これらの公表を行った後でないと、本委員会として調査・保存等に関する結論を出すことができない。(谷川委員長)  
⇒時期も含め、柔軟に協議をお願いしたい。(JR)
  - 現地見学会については、できるだけ多くの人に最後の姿を見ていただく努力をしていただきたい。(谷川委員長)  
⇒4街区については、現地見学会を速やかに開催したい。(JR)
  - 本委員会の最終的な結論の公表の方法(委員会の見解、JRの回答、最終的な結論までのプロセス)について、検討をお願いする。結論が出次第、速やかな公表が必要である。遺跡の発掘報告書に検討委員会のプロセスを全て掲載するというのは、違和感がある。(谷川委員長)  
⇒助言をいただきながら、大きな保存方針が見えた段階で議論したい。(JR)
  - 記録保存調査をこれから開始することになるため、その枠組みに関しては、本委員会で承認を得ていただくのが一番よい。(谷川委員長)

⇒なるべく速やかにとりまとめたい。(JR)

#### (4) 現地調査の進捗報告について

- 環状4号線と京急線連立部における試掘結果、土層断面の記録については、次回委員会で提示をお願いする。(谷川委員長)  
⇒承知した。(港区)
- 木杭については、3/21に開催した区民対象の見学会の終了後、水位を上げる対応をとった。土丹については、シートを掛けることが最善と考えているが、線路への飛散の恐れもあるため、早急に方法を検討したい。(港区)  
⇒一旦風化が始まり細粒化すると、表面積が高まり一気に風化が進行してしまう。是非、検討をお願いする。(古関委員)

#### (5) 議員懇話会の現地視察について (3/17)

- 議員懇話会の現地見学会では、第7橋梁部を中心に視察いただいた。時間の関係で、4街区については視察いただけていないが、ヒアリング時に説明したとともに、問い合わせ等に対応した。(JR)

#### (6) 閉会

- 次回委員会は1～2週間後を目途に、改めて調整する。議題は、港区と連携した調査成果の公表の進め方、見学会、結論の公表の方法、現場の意見を踏まえた調査計画について等。(事務局)
- 次回は最終決定の場となる可能性があるため、正式な会議として開催する必要がある。(谷川委員長)

### 3 議事録

---

#### 3.1 開会

- (事務局) 第5回 高輪築堤調査・保存検討委員会を開催する。
- ・ 出欠について
  - ・ 配布資料の確認
  - ・ 次第の説明
- (谷川委員長) 委員会設置要綱 第4条7に「委員及びオブザーバーとして適任者がいる場合は、委員会において委員の承認を受けて、構成員に追加することができる」と規定がある。それに則り、今回より文化庁にオブザーバーとして出席いただくことを承認いただきたい。異議はあるか。
- (全員) 異議なし。
- (谷川委員長) 承認いただいたということで、よろしく願います。

#### 3.2 第4回委員会(3/3)の議事録確認

- (谷川委員長) 第4回委員会(3/3)の議事録について、修正点はあるか。P5 下から2行目「『土壇』を敷き詰めたり…」について、正しくは『土丹』であるため、誤字の訂正をお願いする。前回と同様、指摘がある場合は会議終了までにいただき、ない場合は確定とする。

#### 3.3 調査・保存等に関する方針について

※委員より説明：資料2（高輪築堤跡の文化財的評価と保存の方針について）

- (谷川委員長) 質問・意見等あるか。
- (全員) 特になし。

※JRより説明：資料3（高輪築堤の調査・保存等に関する当社方針について）

- (谷川委員長) 質問・意見等あるか。先週の懇談会実施後、短期間で文書を整理いただき、感謝する。3街区の80m部分に関しては現地保存という判断をいただき、我々の要望を受け入れていただいたということで、大変ありがたく思う。4街区に関しては、信号機の遺構を含むできるだけ長い区間の現地保存が望ましいという意見を提示したが、難しいという結論であった。P2 下から3行目に「この部分の築堤を現地保存する場合、まちづくり全体が成立しないこととなります」と述べられて

いる。確かにそうなのかもしれないが、80m部分に関する現地保存の提案をした際にも、同様の説明をいただいた記憶がある。もう少し詳細に教えていただきたい。先週の懇談会で提示された記録保存調査の範囲のうち、4街区について、築堤と建物のラインを見ると、南側はあまり重なっておらず、築堤を残せるように見える。海側の石垣は残せないかもしれないが、それ以外はかなり残るような形で建物ラインが引かれている。北側は難しいかもしれないが、信号機の遺構までのゆるやかにカーブする部分に関して、築堤の幅が20m程度と考えると、少なくとも10m以上は残る線の引き方になっている。もう少し検討いただきたい。380m全てを残してほしいと要望しているわけではない。信号機を含むできるだけ長い区間を残すことは可能ではないかと素人的には思う。建物の範囲と遺構の関係がどのようなものであるかは、当然後世の人たちも関心があるところと思う。そこについて、なぜもう少し工夫ができなかったかに対して、現状で説明責任を負うべきであり、本委員会として質問すべき内容であると思う。本日は難しいと思うが、遺構と建物の関係、重なり具合について、既に資料はいただいているが、委員会資料として改めて提示いただいたうえで、南側に関してはもう少し建物をバックする、北側に関しては部分的に張り出すなど可能性を追求できないか、説明いただきたい。また、4街区に関して、信号機跡が重要という意味で希少性が高いが、築堤が非常に長い区間残されているという意味で、景観が大事と考えている。仮に移築を検討した際、信号機跡のみを移築するのでよいのか、移築場所をどこにするのかという問題が出てくる。記録保存になった場合の移築の問題が、文化財的評価とどのようにかみ合ってくるかが気になる。信号機跡のみではないということを理解いただきたい。移築となった場合、現地保存ではないため、むしろかなり長い区間の移築が可能ではないか。本日説明いただくことは難しいと思うが、いずれにせよ、きちんとした資料に基づいて説明いただきたい。

(JR)

委員会の当初の時点から、遺構の重要性は理解のうえ検討してきている中で、第7橋梁部については移築という形で保存継承の提案をさせていただいてきた。まちづくりと遺構の保存の両立という意味では、3街区、4街区で部分的にまちづくりが成立するものではない。2009年より1,000億円以上を費やしてきたが、東京都の事業、URの事業等、街区ごとに事業があるわけではなく、全体のまちづくりとの一体性・整合性の中で、民間会社としてぎりぎりの提案をしてきた。第7橋梁部について現地保存ができないかという要望に対しては、繰り返し説明してきた通り、JRのみでは実現不可能であるため、関係者と連携しながら、という前提で提案させていただいた。トータルで見ていただきたいという前提で、委員からの質問に、資料4-①を用いて説



明する。4街区の南側について、緑色のラインと黄色のラインがだいぶずれているのではないかという質問に対しては、懇談会もしくは委員会において、既に回答している。資料3 P2 下から2行目にある国道15号沿道地区に、民間のビルが建っている。我々は便宜的に緑色の建物を4-1街区、それ以外を4-2街区と呼んでおり、4-2街区において、民間事業者による再開発の動きが進んでいるところである。4-2街区については、築堤が半分以上を占めているという状態であり、築堤を残したままでは再開発が成立しない。つまり、南側の部分は、4-1街区との関係というより、国道と緑色の建物の間における再開発の成立性の問題から難しい。図面は追って送付し、必要に応じて説明する。信号機跡の移築保存の規模について、可能な限り長くということではあるが、移築先や費用の問題もある。記録保存調査の中で、適切な規模が見えてくるかもしれない。具体的な規模については、今後の議論の中で指導いただきたい。実際どこに移築するかという課題もあるため、議論させていただきたい。信号機跡のみを切り出すということではなく、築堤にどのような形で造設されていたかが分かるような状態にする必要はあると考えている。景観の連続性については、P3 上部に記載しているように、そのままの形を実体験できる、あるいは明治5年にバーチャルに復元し実体験できるなど、最新技術を併用する形で保存・継承していきたい。

(谷川委員長)

資料を提示いただきたい。

(老川委員)

第7橋梁部については努力いただき、残せる形になり、非常にありがたい。第3街区ではできて、第4街区ではできないという違いは何か。

(JR)

第3街区の場合は、資料4-① 緑色の建物の北側が築堤と重なっている。現地保存するためには空間的に分離する必要がある。簡単に言うと、緑色の建物部分を東側になるべく平行移動ができないか、今後関係者と調整していく。築堤を現地保存するための空間を創出する、というのが基本的な考え方である。3街区と線路の間に今後造っていく道路があり、活用できないかと考えている。一方、4街区は、高輪ゲートウェイ駅が開業し、前の道路も整備が完了している。当然、インフラも通っている。かつ、環状4号線から国道15号を結ぶ主要幹線道路に位置づけられており、様々な機能を担っている。3街区も、簡単に動かすと言っているが、大掛かりな調整が必要である。4街区は、既に道路・建物が完成しており、空間の取りようがない中で、3街区と同様に建物をスライドさせることは、絵は描けても実現性はない。

(UR)

土地区画整理事業施行者として、あくまで公平中立な立場で説明する。4街区の北・東・西を囲う（高輪ゲートウェイ駅の駅前を含む）コの字型の道路の整備が既に完了しているので、道路に影響を与える変更は難しい。

(東京都建設局)

資料4-① P3にコの字の道路が分かる周辺の地図を用意している。

- (UR) 4街区の緑色の建物部分と黄色の築堤ラインが外れているように見える点について、重なっていないように見える部分には、一般の方々の土地が並び、地権者が数十名存在する。金儲けのためだけに事業を行うわけではない。ビルの耐震補強が待ったなしの状況で、老朽化も進み、改修や移転の必要がある。一般の地権者は生活を抱えており、これから築堤を残すために計画を見直すことは、客観的な目から見て厳しいのではないか。4街区に関しては、基盤の問題、一般の地権者が抱える生活再建の問題を含め、文化財の保護との両立をうまくできないか議論いただきたい。3街区の計画変更については、我々から見てかなり大変な調整をされている。それに呼応した形で、我々も手続きを進めていく。品川エリアでは、日本の主要なターミナル建設にあわせてまちづくりを進めており、単に道路を造り、基盤整備をしていくわけではない。民間開発とともにまちづくりを盛り上げていくという流れのなかで、国家戦略特区という大きな位置づけもある。資料2にも「明治日本の国際社会の窓口」とあったが、まさに羽田、世界にもつながる、主要なターミナルともつながる新たな日本の窓口として、重要な位置づけであり、そのまちづくりをいかに進めていくかが我々の使命である。経済が停滞している中、いかに日本の経済を支えていくかという大きな重責も担っている。可能であれば、時間的ロスを最小限に抑え、本来あるべきまちづくりを速やかに達成できるよう進めていきたい。
- (老川委員) 5・6街区はどのように考えているか。同様に発掘されることが当然考えられるが、4街区を全て現地保存できなかった場合、5・6街区も全く残せないとなるのか。京急が検討することで、JRは直接関係ないのかもしれないが、見通しとして、5・6街区まで見たときに、4街区はどうしていくべきなのか。全面的な保存は難しいとしても、部分的に残すことを検討できないか。全体を見渡した際、残す意味がより高まるのではないかと思う。
- (JR) 5・6街区を仮に現地保存することになった場合、少しでも連続性を担保するためには、4街区を現地保存した方がよいのではないかという主旨でよいか。
- (老川委員) その通りである。
- (JR) 5・6街区については、試掘調査を行い、駅改良工事で必要な箇所については一部調査を行ったところであるが、全体の検出調査はこれからである。委員の先生方に提示いただいた方針に準拠し、進めていきたい。様々な工夫については勉強したいが、1・2・3・4・5・6街区で分けているわけではなく、将来的には品川駅からつながる街並みを前提に考えている。また、5・6街区は、土地が狭くなっていくところに築堤があり、現時点では現地保存は難しいと思う。具体的な方針

の決定については、検出調査の結果を踏まえ、委員の先生方に意見をいただきながらと考えている。4街区と5街区の接続部分は、再開発エリアにあたるため、一部でも現地保存することは難しいと思う。幅員20m程度の道路下には、土中埋め戻しという形で保存されている。バランスを見ながら議論すべきである。5・6街区の延長の中で4街区の保存を考えることは、現実的ではない。

(小野田委員) 資料2-②(資料4-② P2)を見ると、正確な図面ではないかもしれないが、南側は建物線に掛かっておらず、かわせるのではないかと。

(JR) 正確な図をメールで展開する。

(小野田委員) 資料5 P3(3)に「一朵の白い雲を見つめて坂を駆け上がっていった先人の志が感じられるような伝え方、残し方、公開の仕方」とある。連続した築堤があるイメージになるのではないかと。意見書に答えるためには、ある程度残す努力は必要ではないかと。

(JR) 文書は重く受け止めたいと考えている。JRとしての方針は資料5 P3(1)を基本としている。第7橋梁部は、前後連続部分80mを建物変更の中で現地保存に対応していきたい。VR等の最新技術も含め、伝え方、公開の仕方に取り組んでいくということで、本文書の理解をしていきたい。前々回の懇談会資料を用いて、位置関係を説明する。

(JR) 第4回の協議の場で提出させていただいた、4-2街区の再開発の事業計画書である。準備組合で作成された資料を使用している。築堤の南側部分の敷地については、国道15号沿道の再開発区域の敷地にあたる。小さな雑居ビルが建ち並んでいるところを新たに再開発するということである。計画されている建物が築堤の範囲と重なり、再開発組合の生活再建を考慮すると、全てを現地保存する計画は成立しないことが想定される。

(JR) 資料は整理し、提示する。

(古関委員) 建物ライン、こちらのプロジェクトの敷地範囲、建物を建てるにあたっての土留めの位置、民間情報でも開示していただける場合は、4-2街区の範囲、築堤ラインを提示いただきたい。

(JR) 青色のラインの上部が4-1街区の建物の土留めのラインである。こちらが4-2街区の地下の躯体ラインになるため、この外側に土留めのラインがくる。

(東京都教育庁) 赤色の線が4-1街区と4-2街区の境界か。

(JR) 赤色の線がJRの開発の敷地との境界である。青色のラインがつながっているのは、車路やエネルギー設備等が地下でつながっているためである。

(港区) 4-1街区と4-2街区の工期は異なるのか。

(JR) 4-1街区は2024年のまちびらきを目指している。4-2街区はこれから手続きを行い、着工することになるため、工期は2~3年後になる。ただし、手続きは4月以降速やかに進めたい。

- (谷川委員長) 開発計画・建築計画を含め、短期間で作成いただいた文書のためやむを得ないと思うが、もう少し具体的なデータを提示いただいた方が、納得がいく。
- (古関委員) 建物ラインのすぐ外に土留めがくるのか。
- (JR) その通りである。
- (古関委員) 提示資料に建物ラインがあると分かりやすい。4-1街区と4-2街区の建物がどこでつながるのかが分かるとよい。
- (JR) 4-1街区は施工計画を元に加筆可能であるが、4-2街区は多少想定になる。
- (古関委員) VRについて、他で活用している事例があれば知りたい。
- (JR) VRを活用すると当時の状況が分かるような同様の事例がヨーロッパに存在する。事例を勉強しながら、何ができるか検討していく。
- (谷川委員長) 3Dの映像化は考古学でも進んでおり、日本全国で活用されている。しかし、高輪においては、1.3km全てを3Dの映像記録とすることは非常に大変である。東京大学の生産研の先生に依頼をし、小石川植物園の温室データの3D化に取り組んでおり、報告書に添付すると言っていた。ただし、人間が散歩するのと同じような仕組みにすることは重くて難しいと聞いた。本来何を狙い、何を記録し、どのように活用するかを明確にすべきである。外国の事例を収集するよりも、先端的な方法を考える必要があるため、3D映像の記録のあり方については、研究いただきたい。関連して、資料3 P2の「新橋・横浜間約29km全体にわたる文献調査等による記録史を整備するプロジェクトを立ち上げます」という記載について、それ自体は非常によいと思うが、発掘調査全体とリンクする形で、完全に別物にならないようにすべきである。発掘調査の資料を踏まえることで、集めるべき資料が分かってくるはずである。以前、小野田委員より、発掘調査と研究者が協議しあうワーキンググループを開催したらよいのではないかという話をいただいた。イギリスの土木史に詳しい先生をはじめ、様々な示唆をいただいている。外国の事例を含め、ある程度調査する必要がある。考古学、歴史学の範疇のみでは難しく、様々な専門家を集め、どのような資料調査を行うかに関する戦略が必要である。発掘調査へ反映していくことが重要であるため、志はありがたいが、どのような形で進めていくのか、発掘調査との関連を検討いただきたい。発掘調査にも様々な専門家が加わっていくため、連携を考えていただかないと無駄になりかねない。連携することによって、よりよいものができると思っている。現地見学会に関しては、記録保存の着手に先立って速やかに実施する方向ということで、大変ありがたい。4街区については、全く公開されていない。一般にも公開されていないということもあるが、調査成果自体が公表されていないことが問題である。信号機が発掘さ

れたことを知っている人はおそらく一握りであり、その存在自体が公表されていない。公開の問題は2つあり、調査成果の公表と、実際の現地見学会である。現地見学会を開催する場合、報道公開が必要となる。文化財的、学術的な価値に基づいたプレスリリースも、それに伴い行うべきであり、できれば港区にお願いしたいと発言した。それらを含めて、考えていただいきたい。一番重要な点は、4街区の調査成果の公表にまず対応すべきであると思う。現地見学会は、様々なことを検討する必要があるため大変だと思うが、準備として一番簡単な方法は、港区のHPに4街区の調査成果をアップしていただくことであると思う。一両日中にはできるのではないか。4街区を闇から闇に葬った形で記録保存にすることは、本委員会としては認められない。港区の協力のうえ、HPへの公開を検討・了承いただきたい。前回の現地見学会では、1街区も対象になっていなかった。現状、1～4街区が全て見られる状態になっているため、長い距離を公開することで、多くの人が入場可能になるのではないか。現在、新宿御苑では、入場希望者にWeb登録を依頼（時間ごとに上限を設定）し、QRコードを配布して、入り口でチェックをするという形を採用しており、様々な方法があると思う。一部を残して、いずれこの景観はなくなってしまうため、1～4街区を公開する現地見学会として、報道公開やプレスリリースの内容を検討いただきたい。喫緊では、4街区の調査成果の公表がないと、本委員会で結論に至ることができないと考えている。仮に公表前に結論に至ってしまうと、闇から闇に葬ったというような批判を免れない。少なくとも調査成果を公表し、ある一定期間の後、本委員会で決定するという段取りが必要である。もう1点重要なこととして、最終的な本委員会の結論をどう公表するのかを全くうかがっていない。1～4街区の委員会としての見解、JRとしての回答、最終的な結論までのプロセスをどう公表していくかを検討いただきたい。港区は港区の立場として公表しなければいけない部分がある一方、本委員会としても、全てのプロセスを公表するかは別として、公表せざるを得ないと思う。本委員会として、結果に対する説明責任を果たしていくべきである。公表の方法について、これまで全く議論されていないため、検討いただきたい。

(JR)

4街区の調査の公表については、港区と連携していきたい。一両日中に可能かは分からないが、異存はない。4街区については、現地見学会を速やかに開催したい。方法を工夫しながら、近日中の開催に向け準備に入りたい。線路に近く、先に工事に着手している関係もあり、現状1街区は公表を考えていない。現在の我々の保存計画において、1街区の線路に近いところは土中埋戻しを考えている。公開の方法、必要性について相談させていただきたい。一方、速やかにという点について、委員会や懇談会でも言及している通り、関連の事業者とともに

に、国家的なプロジェクトをスケジュールに則って進めることが絶対条件と考えており、速やかに記録調査に入りたい。公表し、一定期間を経てからでないという方針が出せないという点に関しては、進め方や現地見学会の時期も含め、柔軟に議論・協議をお願いしたい。全体の公表については、そろそろ議論をと思っていた。これまでも議論の過程を残していくことはうかがってきたため、本委員会の議事録や資料を残してきている。文化財に関する委員会の経験が少ないため、委員の先生方や港区に指導いただきながら、どの段階で、どの程度のボリュームを公開すべきか、助言をいただきたい。いずれにせよ記録調査に入っていく。大きな保存方針が見えた段階で、議論をお願いしたい。最終的には数年先に報告書という形になると思うが、そのプロセスの中で指導いただきたい。

(谷川委員長)

4街区の調査成果の公表に関しては、港区の協力のもと、速やかにお願いする。現地見学会は、1街区は線路に近いということで、安全の問題もあると思う。2～3街区に関しても、2,000人の申し込み者に対して、実際に見学できた人は少なかった。今回、できるだけ多くの人に最後の姿を見ていただく努力をしていただきたい。基本的に、調査成果の公表や現地の公開がある種の前提条件となり、本委員会の結論が出るのが望ましい。一方、時間を引き延ばすことで、後々の調査期間の問題に抵触することは避けたい。ただし、記録保存の調査方針に関して、具体的に煮詰まっているのかが危惧される。先週の懇談会で言及したように、調査区を飛び飛びに発掘することが本当に可能なのかを含め、私を含めて再度現場レベルで相談し、意見を述べたいと思うが、それを詰めること自体が簡単なことなのか。調査計画に関しては、本委員会で承認する仕組みにすべきである。調査の方針については規準を提示しているが、実際にどのような調査が行われるのか、いつまで行われるのかに対して、本委員会が何もコメントしないわけにはいかない。先週の懇談会においても、調査計画に関しては、本委員会の了解を得ることで、了承いただいている。調査計画を煮詰めるため、ある一定の期間が必要になってくる。2週間後を目途に次回委員会を開催することとし、それまでに調査の方法など煮詰めることができれば一番よいのではないか。スケジュール感を念頭に置き、どのように検討するか考えるべきである。いずれにせよ、最終的な結論を出す必要がある。本日の段階では難しいが、2週間を目途に資料の用意、調査成果の公表を行うとともに、調査計画を詰めていただけるとよい。

(JR)

調査の具体的な計画については、港区と議論し、指導をいただいているところである。我々としては、具体的な調査期間、調査報告については、必要な範囲で本委員会において報告することを想定しているが、

調査の具体的な進め方については、柔軟にお願いできるものと思い、これまで進めてきた。どこまで細かいところまでの調査計画を委員の先生方に確認いただくか。谷川委員長に個別に見ていただきながら、という話もあったため、実務のなかで指導いただければと思う。細かいところまで説明・承認いただくというプロセスでは、迅速な実施に向けての課題となるため、相談させていただきたい。

(谷川委員長) 本委員会が発足する前、検出調査を開始する際に、検出調査の方法については意見し、それに沿った形で進めてきた。今回は、記録保存調査をこれから開始することになるため、その枠組みに関しては、本委員会で承認を得ていただくのが一番よい。実際に調査が進んでいく中で、進捗状況を報告いただいた際、我々からコメントすることはあると思う。委員会として、これからどのような調査を行うかを全く知らないまま調査を開始することは、よいことではない。調査・保存等検討委員会であるため、調査・保存等に関する助言を行う必要がある。ある程度、我々の意見を尊重していただく、組み入れていただくことが必要である。細々とした部分まで我々が関与するわけではなく、調査の内容について、本委員会で一度も附議されないまま、記録保存調査を開始するわけにはいかない。

(JR) 速やかに本委員会のセット、方法を含め、相談したい。先週の懇談会では、ある程度の考え方を提示させていただいた。以降も、港区に指導いただきながら詰めているところである。いずれにせよ、4月に入ってなるべく速やかにと考えている。本委員会での説明方法も含め、指導いただきながら、柔軟な方法を配慮・理解させていただきたい。

(谷川委員長) 公表に関しては、結論を得たら速やかに公表するべきである。新聞記事に掲載され、皆が注目していることであるため、どう決着したかについては、速やかに発表しなければならない。その段階で、本委員会におけるプロセスの概略が必要になってくる。JRとしての考え、文化庁をはじめとする文化財行政の中の判断についても、ある程度説明しなければならない状況になると思う。少なくとも、本委員会の中で、どのような議論が行われたかが公表されないまま、実際の記録保存と現地保存の切り分けが成立してしまうことは、よくない。どのような報告書を想定しているのか分からないが、遺跡の発掘報告書に本委員会のプロセスを全て掲載するのは違うのではないか。数年先になってしまうため、高輪築堤の現地保存、記録保存に関する問題が起きていたことが記憶の彼方になってしまう。速やかな発表が必要であると思う。

### 3.4 現地調査の進捗報告について

#### ※港区・東京都建設局より説明：資料4（現地調査の進捗報告について）

- (谷川委員長) 環状4号線と京急線連立部における試掘結果、土層断面の記録については、次回委員会で提示をお願いする。
- (港区) 承知した。
- (古関委員) 京急線連立部について、品川駅を2階から1階にする理由は、現状のままでは引上線が環状4号線にあたるためか。
- (東京都建設局) 現状、JR品川駅のコンコースが2階、京急品川駅のホームが2階にあり、利用者が上ったり下りたりしなければならぬ状況になっている。品川の開発として、利用者の利便性を向上させるため、動線の高さを合わせることが大きな目的である。
- (古関委員) もう1点、前回の議事録にも残っているが、土丹の劣化や木杭の風化・腐食については、どのように考えているか。
- (港区) 木杭については、3/21に開催した区民対象の見学会の終了後、水位を上げる対応をとった。土丹については、シートを掛けることが最善と考えているが、線路への飛散の恐れもあるため、早急に方法を検討したい。
- (古関委員) 一旦風化が始まり細粒化すると、表面積が高まり一気に風化が進行してしまう。是非、検討をお願いする。

### 3.5 文化庁の現地視察について（3/17）

#### ※文化庁より説明：（文化庁の現地視察について（3/17））

- (谷川委員長) 遺跡の保存問題について、国会議員から意見が寄せられること、また、文化審議会文化財分科会の建議にかかることは減多になく、改めて遺跡の重要性を痛感した。本委員会においても、きちんとした形で結論を出していきたい。質問・意見等あるか。
- (老川委員) 国会議員は、第4街区の遺構については何も触れていないか。
- (JR) ヒアリングの際に状況の説明は行ったが、興味を示したかは分からない。
- (老川委員) 第4街区の視察はしたか。
- (JR) 現地見学会では、第7橋梁部を中心に視察いただいた。時間がなかったため、4街区は視察いただけていない。4街区については、ヒアリング時に説明したとともに、問い合わせ等に対応した。



### 3.6 閉会

- (事務局) 本日いただいた意見として、港区と連携した調査成果の公表の進め方、見学会、結論の公表の方法、現場の意見を踏まえた調査計画について速やかにとりまとめ、次回委員会において確認いただきたい。次回委員会は1～2週間後を目途に、改めて調整させていただきたい。
- (JR) 本日は、年度末の忙しい時期に時間をいただき感謝する。委員、オブザーバーの皆様が多忙なことは承知している。委員会の方法を相談することもあると思うが、いただいた課題について議論できるよう、速やかに準備を進める。可能であれば、一定の方向が出るよう理解・協力をいただきたい。
- (谷川委員長) 調査成果の公表については、速やかに対応いただきたい。周知される期間が必要であり、その翌日に次回委員会を開催するわけにはいかない。日程調整を含め、検討していただきたい。いたずらに期限を延ばす気はない。また、本委員会の議事録は、掲載される形にするべきである。特に、次回は最終決定の場となる可能性があるため、正式な会議として開催する必要がある。後々どのような経緯があったか問われることがあっては良くないため、きちんとした手続きを踏んだ形で進めていきたいことを理解いただきたい。議論が終末に近づいている意識はあるが、どのような形で決着するかという問題はある。4街区について公表した段階における様々な反響を含め、検討すべきである。
- (事務局) 第5回 高輪築堤調査・保存検討委員会を閉会する。

以上

## ○高輪築堤とは

高輪築堤は、明治5年（1872年）に我が国初の鉄道が開業した際に、海上に線路を敷設するために築かれた鉄道構造物です。明治政府は、明治2年（1869年）に、首都東京と開港場であった横浜を結ぶ約29kmの鉄道建設を決定しました。しかし一説によると、高輪周辺の土地は国防上必要であるとの理由で兵部省が鉄道当局への引き渡しを拒んだため、本芝から高輪海岸を経て品川停車場に至るまでの約2.7kmの区間は海上に築堤を建造し、その築堤の上に列車を走らせることとしました。

工事はイギリス人技師エドモンド・モレルの指導のもとで民部省鉄道掛（のちに工部省鉄道寮）が担当し、石垣の石材には台場や高輪海岸の石垣等が使用されています。一度埋め立てた土砂が波に流されて築堤が崩壊するなど難工事となり、完成したのは正式開業直前の明治5年（1872年）9月のことでした。今回発見された第7橋梁を含む第5～第8の4つの橋梁は、この地域の住民が漁業や商売品輸送のための舟を出入りさせられるように設置されたものです。

高輪築堤は、我が国の在来技術と西洋技術の折衷をみることのできる貴重な鉄道構造物といえます。



三代歌川広重「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」明治5～6年（1872～73年）頃

## ○高輪海岸の歴史

現在の第一京浜国道は、江戸時代、東海道として知られており海岸線を通る主要幹線道でした。特に泉岳寺周辺には、東禅寺・泉岳寺だけでなく、三田の寺町としても知られるほど、寺社が多く集積する地域でした。「高輪ゲートウェイ」の駅名の由来にもなった「高輪大木戸跡」は、江戸の玄関口として設置された木戸を支える石造構造物です。この大木戸跡が残されていることから、この地域が江戸の周縁部であったことが分かります。

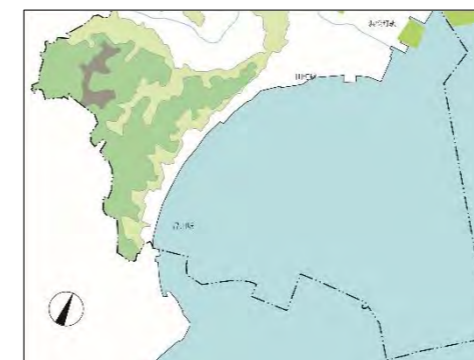
この地域は、赤穂浪士で有名な泉岳寺、幕末に黒船を迎撃するために建設された台場、そして今回出土した高輪築堤を走る鉄道など、江戸から明治初頭にかけて、多くの名所がある地域として錦絵などにも残されています。

## ○高輪築堤と海面埋立の歴史

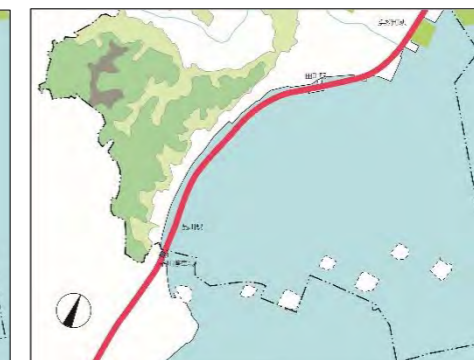
明治2年（1869年）11月	新橋～横浜間の鉄道建設決定
明治3年（1870年）10月	高輪築堤工事着手
明治5年（1872年）5月	品川～横浜（現 桜木町）間仮開業
9月	高輪築堤完成
10月	新橋～横浜（現 桜木町）間正式開業
明治9年（1876年）12月	新橋～品川間複線化
明治32年（1899年）12月	新橋～品川間3線化（築堤拡幅）
大正3年（1914年）	品川車両基地埋立工事完了



『芝区誌』挿絵より  
明治40年（1907年）頃の高輪築堤



江戸時代の海岸線



明治5年（1872年）鉄道開業時



昭和戦前期

高輪築堤より東側の芝浦・港南地区は、明治から昭和にかけて埋め立てられた土地です。この埋め立てられた土地に設けた車両基地は、鉄道輸送需要の増加に伴い拡充が繰り返し行われ、最終的には約1000両もの車両を収容できる巨大基地となりました。

しかし、夜行列車（ブルートレイン）の減少等、輸送体系の変化に対応するため平成21年（2009年）より車両基地の再編に着手し、新たに生まれたエリアに品川まちづくりの核である「高輪ゲートウェイ駅」が令和2年（2020年）3月に開業しました。



勝川春扇「浮絵 高輪之図」文化3～文政2年（1806～1819年）



内務省地理局「実測東京全図」明治11年（1878年）（部分）に加筆



三代歌川広重「東京写真八景高輪海岸の月夜」明治11年（1878年）



鉄道車両基地 平成20年（2008年）頃



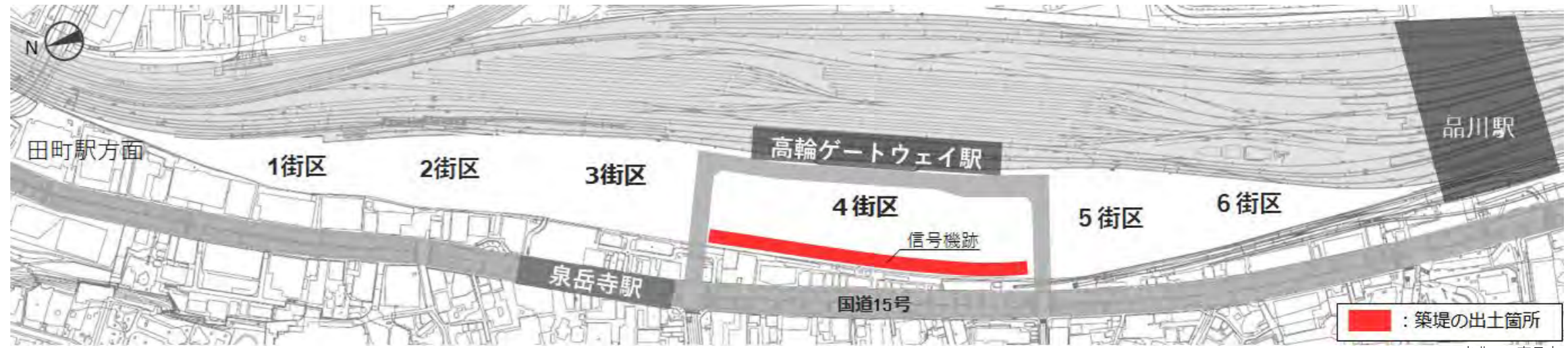
高輪ゲートウェイ駅開業 令和2年（2020年）

# 「高輪築堤」高輪ゲートウェイ駅前（4街区）の出土状況について

令和3年（2021年）4月

高輪ゲートウェイ駅前にあたる4街区では、鉄道開業時の信号機跡と推定される遺構を含む約380mの高輪築堤跡の遺構が検出されました。信号機跡は、明治5年（1872）の鉄道開業時のわが国最初の信号機の遺構と考えられます。

また、この街区で検出された高輪築堤跡の遺構の南部（品川方面）はゆるやかな弧を描くように造られ、信号機跡付近を境に北部（田町方面）は直線的に構築されています。これは高輪海岸の形を今に残すとともに、海上築堤の鉄道らしい景観です。



出典：JR東日本



高輪ゲートウェイ駅上空から4街区を撮影



4街区北部より品川方面を望む  
築堤が直線状に伸びている様子が確認できる



4街区南部より田町方面を望む  
築堤が円弧上に湾曲している様子が確認できる



4街区北部から南部を望む  
築堤が湾曲し始める部分に信号機跡（赤い矢印部分）が見える



信号機跡と思われる張り出し部分



張り出し部の内側には十字に設置された木製の基礎が確認された

資料の無断転載を禁じます。（JR東日本・港区教育委員会）

## ○現地見学会（4街区）実施概況

日付：2021年4月10日（土） 晴れ  
 時間：9:00～16:00（1回30分の見学を計14回実施）  
 参加者：280組 458名（男性6割、女性4割）  
 対応者：港区教育委員会 4名、JR東日本 34名



概要説明



北端から全体説明



信号機跡見学の様子

### <主なご意見>

- ・ 実際の高輪築堤が見られてうれしかった。
- ・ 当時の日本の土木技術を見ることができて感激した。
- ・ どこまで保存されるのか大変心配である。
- ・ 歴史の教科書に出てくる歴史あるものなので、ぜひ保存してほしい。
- ・ 保存も大切だが開発も大切。両立できる方法が見つかるとうれしい。
- ・ 考古学だけでなく、鉄道はじめ、通信など工業系の歴史専門家を入れてしっかりと調査してほしい。
- ・ 今後の開発計画の説明も聞きたかった。
- ・ こんなに迫力のある遺構が眠っていたことに感動した（近隣にお住まいの方）。

## ○Web動画公開

公開期間：4月10日（土）より当面の間公開の予定  
 公開場所：Youtube「JR東日本公式チャンネル」  
 動画内容：高輪築堤の歴史および4街区の検出状況について  
 再生回数：4,915回視聴（4月14日朝時点）



## ○報道公開実施概況

日付：2021年4月9日（金） 晴れ  
 時間：9:00～12:00  
 参加者：合計16社  
 対応者：港区教育委員会、JR東日本



報道公開の様子

## ○前回委員会以降の報道状況

	日付	報道機関	概要
新聞	4月6日（火）	東京新聞 朝刊	国内初設置の鉄道信号機跡 高輪築堤で確認
	4月7日（水）	東京新聞 朝刊	高輪築堤保存範囲拡大せず
		読売新聞 朝刊	明治の鉄道遺構「高輪築堤」保存 JR東が方針
	4月9日（金）	東京新聞 夕刊	国内初 鉄道信号機跡公開 JR東「高輪築堤」
		日本経済新聞 夕刊	高輪築堤の信号機跡公開
	4月11日（日）	朝日新聞 朝刊	日本初の信号土台 高輪築堤
テレビ報道	4月6日（火）	NHK「全国ニュース」「首都圏ネットワーク」	JR東日本「高輪築堤」一部を現地保存へ
	4月9日（金）	NHK「首都圏ネットワーク」	高輪築堤 日本初の信号機か
		TBS「Nスタ」	
		テレビ朝日「スーパーJチャンネル」	

## ○前回委員会以降の学会の動き ※4月14日（水）朝時点確認できたものを記載

## ■日本考古学協会

「高輪築堤跡4街区調査成果公表にあたっての日本考古学協会長コメント」を掲載（4月5日）

## 【概要】

- ・4街区の検出結果を踏まえ、改めて現地における全面保存を要望
- ・信号機跡と推定される遺構の発見は、築堤全体の意義をさらに高めるものとする
- ・関係する専門家や市民の意見も聴取し、取り扱いを検討するべきであり、拙速な判断を行うべきでない
- ・高輪築堤跡は世界史的にも稀有な遺跡であり、疑問の余地なく国史跡あるいは国特別史跡に相当する
- ・国及びJR東日本に対し、開発計画の抜本的見直しと高輪築堤跡の現地における全面保存を改めて強く求める

「高輪築堤」4街区現地見学会資料

令和3年（2021年）4月

○高輪築堤とは

高輪築堤は、明治5年（1872年）に我が国初の鉄道が開業した際に、海上に線路を敷設するために築かれた鉄道構造物です。明治政府は、明治2年（1869年）に、首都東京と開港場であった横浜を結ぶ約29kmの鉄道建設を決定しました。しかし一説によると、高輪周辺の土地は国防上必要であるとの理由で兵部省が鉄道当局への引き渡しを拒んだため、本芝から高輪海岸を経て品川停車場に至るまでの約2.7kmの区間は海上に築堤を建造し、その築堤の上に列車を走らせることとしました。

工事はイギリス人技師エドモンド・モレルの指導のもとで民部省鉄道掛（のちに工部省鉄道寮）が担当し、石垣の石材には台場や高輪海岸の石垣等が使用されています。一度埋め立てた土砂が波に流されて築堤が崩壊するなど難工事となり、完成したのは正式開業直前の明治5年（1872年）9月のことでした。今回発見された第7橋梁を含む第5～第8の4つの橋梁は、この地域の住民が漁業や商売品輸送のための舟を出入りさせられるように設置されたものです。

高輪築堤は、我が国の在来技術と西洋技術の折衷をみることのできる貴重な鉄道構造物といえます。



三代歌川広重「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」明治5～6年（1872～73年）頃

○高輪海岸の歴史

現在の第一京浜国道は、江戸時代、東海道として知られており海岸線を通る主要幹線道でした。特に泉岳寺周辺には、東禅寺・泉岳寺だけでなく、三田の寺町としても知られるほど、寺社が多く集積する地域でした。「高輪ゲートウェイ」の駅名の由来にもなった「高輪大木戸跡」は、江戸の玄関口として設置された木戸を支える石造構造物です。この大木戸跡が残されていることから、この地域が江戸の周縁部であったことが分かります。

この地域は、赤穂浪士で有名な泉岳寺、幕末に黒船を迎撃するために建設された台場、そして今回出土した高輪築堤を走る鉄道など、江戸から明治初頭にかけて、多くの名所がある地域として錦絵などにも残されています。

○高輪築堤と海面埋立の歴史

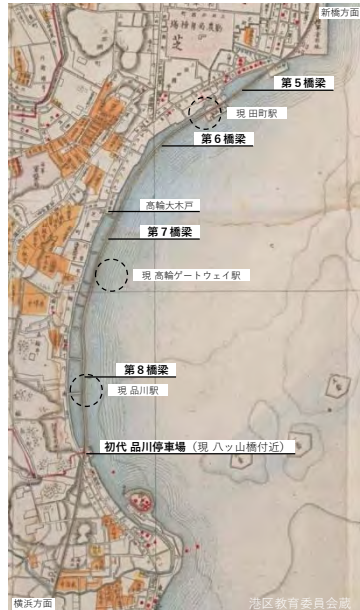
明治2年（1869年）11月	新橋～横浜間の鉄道建設決定
明治3年（1870年）10月	高輪築堤工事着手
明治5年（1872年）5月	品川～横浜（現 桜木町）間仮開業
9月	高輪築堤完成
10月	新橋～横浜（現 桜木町）間正式開業
明治9年（1876年）12月	新橋～品川間複線化
明治32年（1899年）12月	新橋～品川間3線化（築堤拡幅）
大正3年（1914年）	品川車両基地埋立工事完了



「芝区役所 挿絵入り」明治40年（1907年）頃の高輪築堤



勝川春扇「浮絵 高輪之図」文化3～文政2年（1806～1819年）



内務省地理局「実測東京全図」明治11年（1878年）（部分）に加筆



高輪築堤より東側の芝浦・港南地区は、明治から昭和にかけて埋め立てられた土地です。この埋め立てられた土地に設けた車両基地は、鉄道輸送需要の増加に伴い拡充が繰り返し行われ、最終的には約1000両もの車両を収容できる巨大基地となりました。

しかし、夜行列車（ブルートレイン）の減少等、輸送体系の変化に対応するため平成21年（2009年）より車両基地の再編に着手し、新たに生まれたエリアに品川まちづくりの核である「高輪ゲートウェイ駅」が令和2年（2020年）3月に開業しました。



鉄道車両基地 平成20年（2008年）頃



高輪ゲートウェイ駅開業 令和2年（2020年）

資料の無断転載を禁じます。（J R東日本・港区教育委員会）



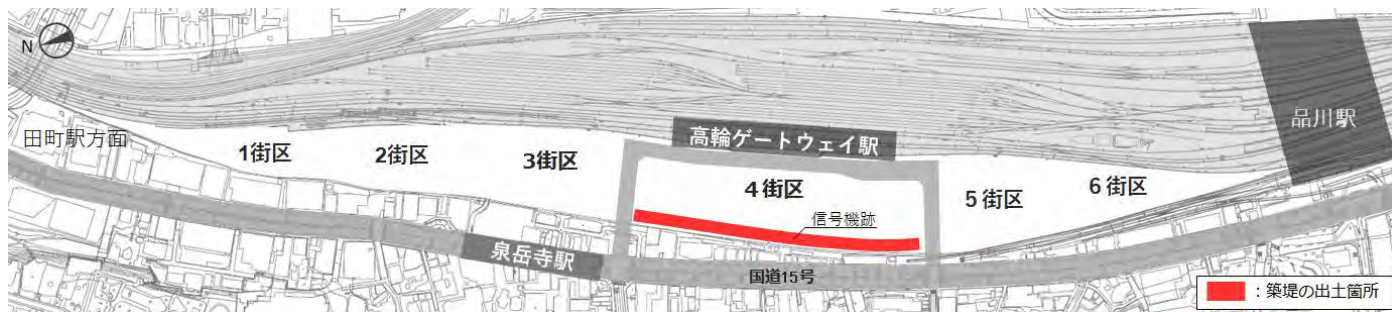
三代歌川広重「東京写真八景高輪海岸の月夜」明治11年（1878年）

「高輪築堤」高輪ゲートウェイ駅前（4街区）の出土状況について

令和3年（2021年）4月

高輪ゲートウェイ駅前にあたる4街区では、鉄道開業時の信号機跡と推定される遺構を含む約380mの高輪築堤跡の遺構が検出されました。信号機跡は、明治5年（1872）の鉄道開業時のわが国最初の信号機の遺構と考えられます。

また、この街区で検出された高輪築堤跡の遺構の南部（品川方面）はゆるやかな弧を描くように造られ、信号機跡付近を境に北部（田町方面）は直線的に構築されています。これは高輪海岸の形を今に残すとともに、海上築堤の鉄道らしい景観です。



出典：JR東日本



高輪ゲートウェイ駅上空から4街区を撮影



4街区北部より南部（品川方面）を望む  
築堤が直線状に伸びている様子が確認できる



4街区南部より北部（田町方面）を望む  
築堤が円弧上に湾曲している様子が確認できる



4街区北部より南部（品川方面）を望む  
築堤が湾曲し始める部分に信号機跡（赤い矢印部分）が見える



信号機跡と推定される張り出し部分



張り出し部の内側には十字に設置された木製の基礎が確認された

資料の無断転載を禁じます。（JR東日本・港区教育委員会）

# 4街区（4-1、4-2街区）の築堤保存検討について

## (0) 4街区における築堤遺構との位置関係の確認

国際交流拠点として4街区に求められる機能（上記計画）

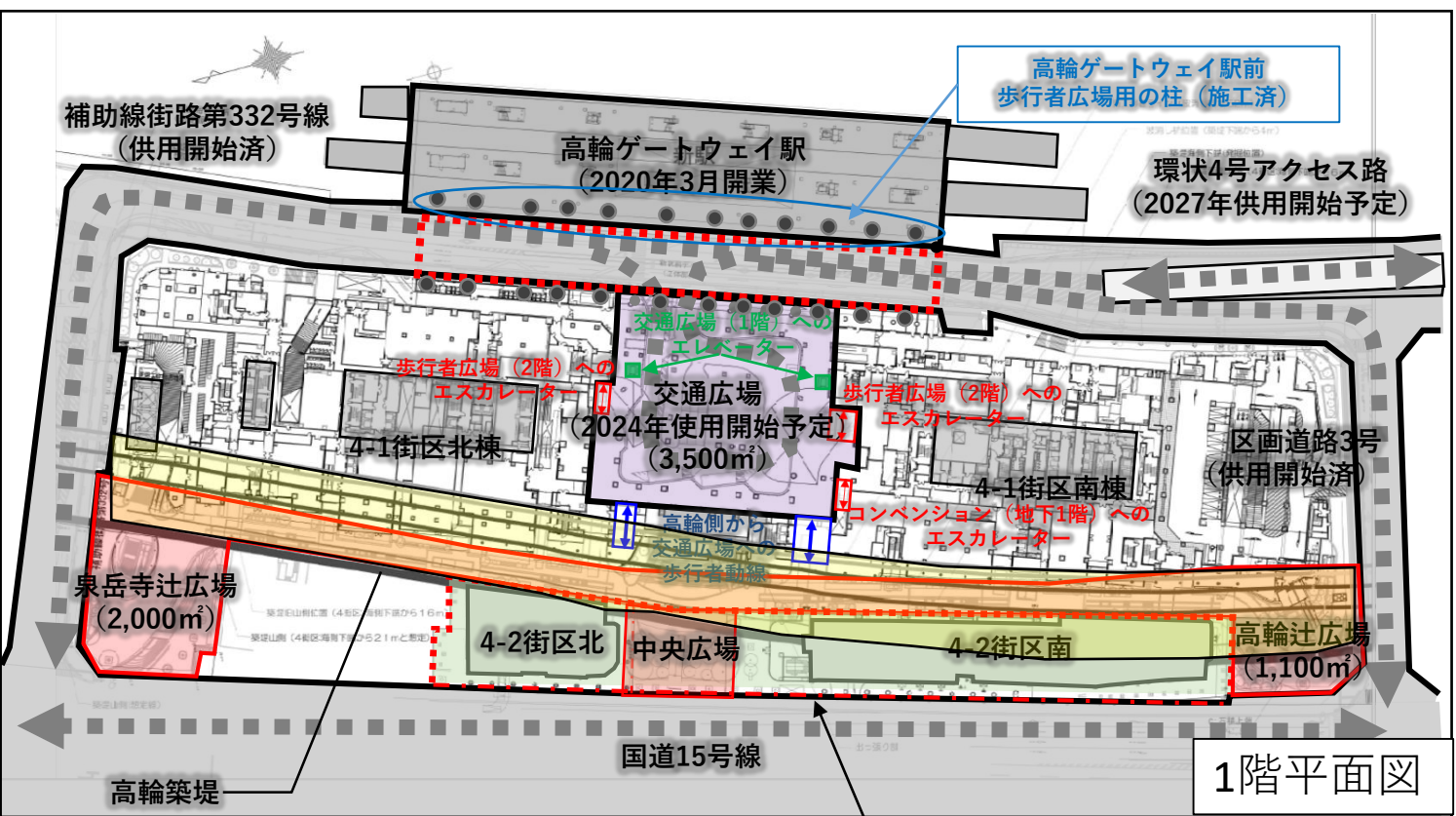
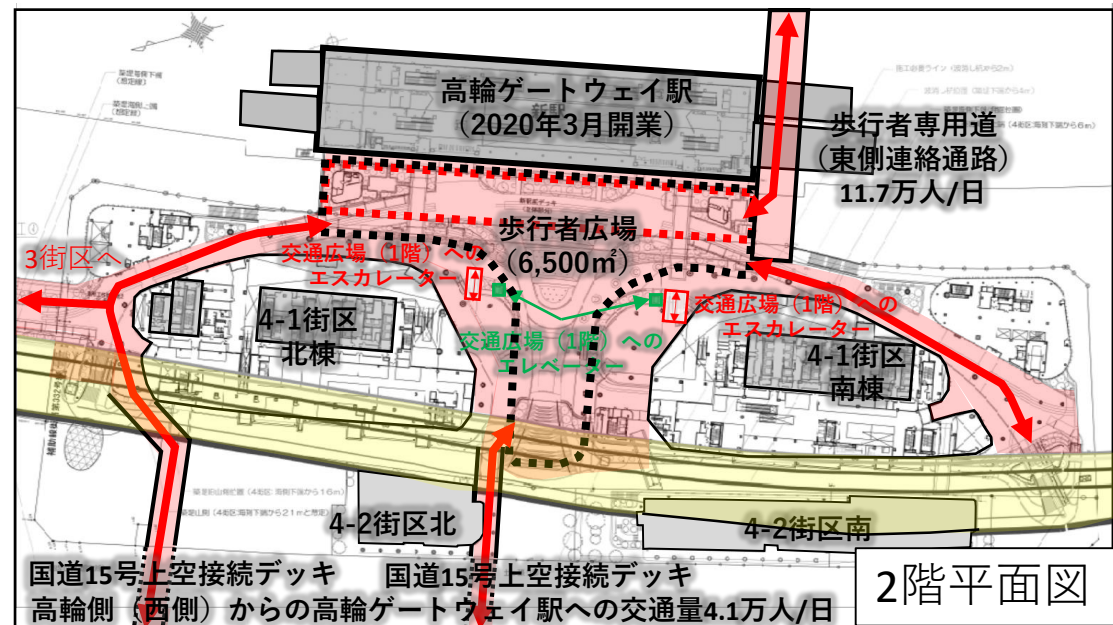
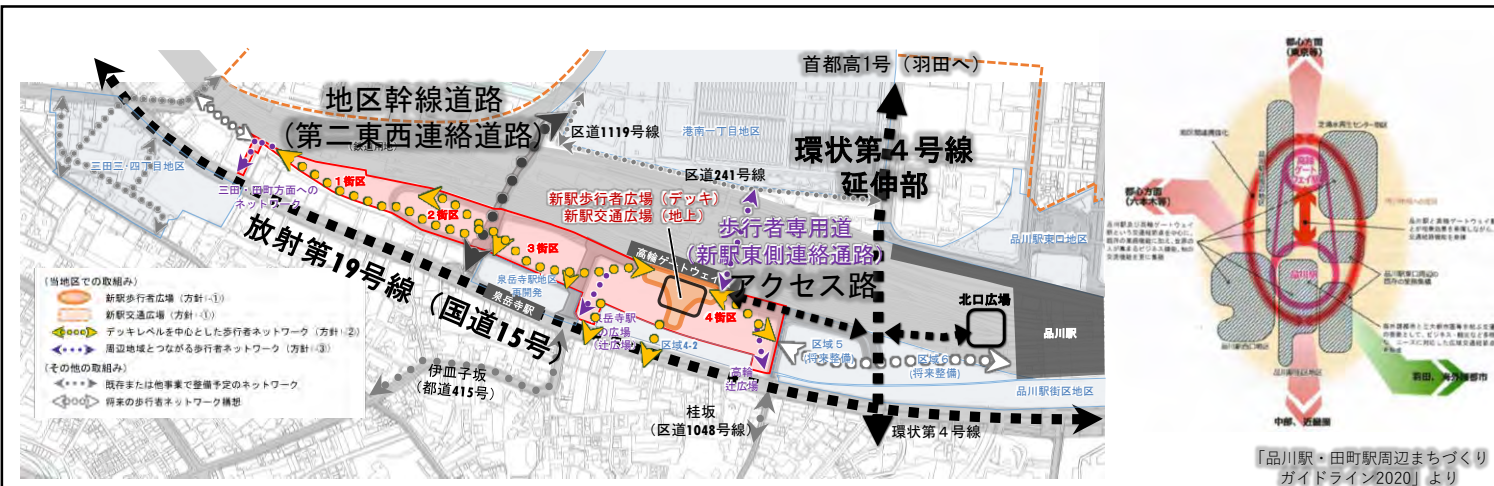
- リニアや羽田空港にアクセスする広域交通拠点としての道路ネットワーク・広場
- 日本の玄関口にふさわしい、多様な交流が感じられる駅を中心とした顔の形成
- 分断されていた東西及び南北をつなぐ骨格的な軸の形成
- 災害発生時の避難ルート及び地域の防災拠点の確保
- 世界と日本をつなぐビジネスセンター、国際ビジネス交流拠点

### ① 自動車交通の拠点

・環状4号アクセス路の供用開始（2027年予定）とあわせ、環状4号線と国道15号線を接続する重要幹線である補助線街路第332号線（供用開始済）と接続する高輪ゲートウェイ駅と周辺地域をつなぐ交通広場（3,500㎡）を整備。

### ② 歩行者交通の拠点

・高輪ゲートウェイ駅の整備（2020年3月開業済）  
・高輪ゲートウェイ駅前の歩行者ネットワークの起点として、高輪ゲートウェイ駅と街を一体的につなぎ、国際ビジネス交流拠点の顔となる歩行者広場（6,500㎡）を整備  
・品川駅・高輪ゲートウェイ駅・泉岳寺駅間を歩行者ネットワークでつなぐとともに、国道15号沿道の歩行者空間やオープンスペースの不足を補う、旧車両基地跡地で分断していた街を東側連絡通路でつなぎ、高輪側とつなぐ国道15号デッキを整備する事でデッキレベルを中心とした広場・歩行者ネットワークの整備

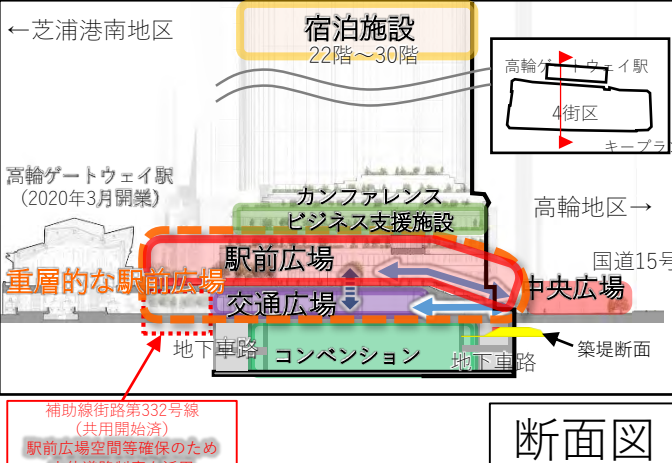
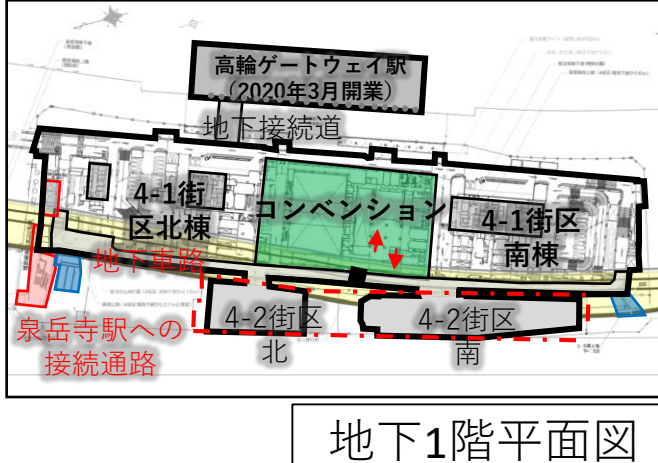


### ③ 国際ビジネス交流拠点の核となる多様な都市機能拠点

- ・国際会議や国際展示イベント等で活用する複合開発では最大規模のコンベンション（約8,000㎡：2,000人）
- ・コンベンションとの一体運営も可能なカンファレンス、ビジネス支援施設（合計9,000㎡）
- ・国際水準の宿泊施設（28,000㎡：200室）

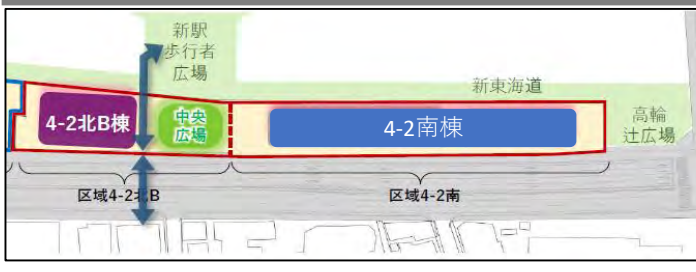
### ④ 地域の防災拠点

- ・帰宅困難者屋内受入施設（12,000㎡：7,000人）（街全体16,500㎡：10,000人の約7割）
- 受入施設：コンベンション、オフィスロビー等
- ・帰宅困難者屋外受入スペース（9,600㎡）
- ・国道15号沿道への物資配給等帰宅支援機能



### ⑤ 国道15号沿道市街地（4-2街区）の再開発

- ・国道15号の土地の高度利用 4-2街区は敷地面積1,500㎡以上かつまちづくりガイドライン等に基づき、土地の合理的かつ健全な高度利用をし、良好な市街地形成を実現する。
- ・特定緊急輸送道路である国道15号沿道の耐震性強化





# 4 街区（4-1、4-2街区）の築堤保存検討について

## （1）全エリア（約380m）現地保存の検討

### ■4街区建物と築堤の位置関係

築堤の＜南側は4-2街区建物＞と大きく重なり、＜北側は4-1街区建物＞と大きく重なる位置にある。

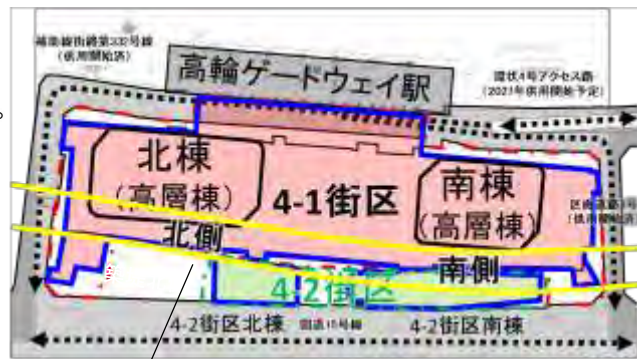
### ■検討の方針

築堤の全長約380mを保存した場合について

検討① 築堤北側と4-1街区の計画と成立性

検討② 築堤南側と4-2街区の計画と成立性

についてそれぞれ検証を行う。



築堤の位置

### 検討② 築堤南側と4-2街区の成立性について

南側の築堤保存については、築堤を保存した場合の4-2街区の建物の成立性について検討を行う。

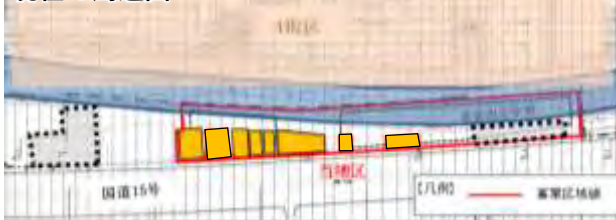
### ○現在の計画と計画上の課題

- ・4-2街区再開発事業区域は面積：約0.7ヘクタール
- ・国道15号の東側に位置し、国道沿いの既存建物を含む区域である。
- ・敷地は南北に細長く奥行きのない区域形状のため、車両基地跡地と一体的に計画し建物の耐震化を行う。
- ・**旧耐震建物**を中心に、**老朽化により更新時期を迎えている建物が多く**、また、国道15号は**特定緊急輸送道路及び帰宅支援対象道路に指定され、沿道の耐震性強化をはじめとした防災機能の強化**が地区計画で定められている。

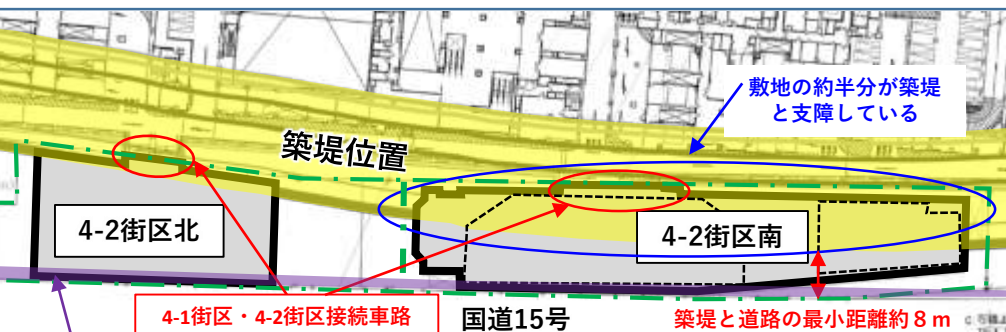
### ○経緯

- ・2015年9月～まちづくり勉強会
- ・2016年9月～まちづくり協議会
- ・2019年11月再開発準備組合設立

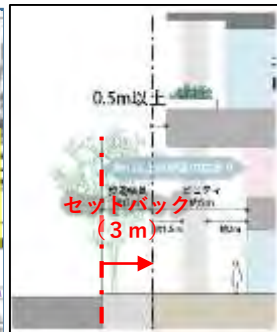
現在の周辺図



4-2街区開発予定地の写真



国道15号沿道における快適な歩行環境確保のため建物セットバック(3m)



### ■検討の見解

○築堤の南側は、4-2街区南敷地(4,000㎡)の内1,900㎡が支障する、築堤と道路の最小距離も約8mとなり、地区計画により敷地境界より3mセットバックしており、敷地形状と築堤の位置関係から地区計画で求められている共同化による耐震化が困難、且つ従前地権者の住戸数や事業用のオフィス面積が確保出来ず建物計画が成立しない。地権者と同意のうえ進めている建物計画の大幅な変更は地権者の生活・事業に多大な影響がある。

○築堤部を再開発敷地から除外した場合、建物形状がペンシルビル状となることから、地区計画で求められている共同化による耐震化が困難となり、特定緊急輸送道路である国道15号の地震時の安全確保問題が解決されない。→**築堤南側を現地に残すことは現実的ではない。**

### 検討① 築堤北側と4-1街区の計画との成立性について

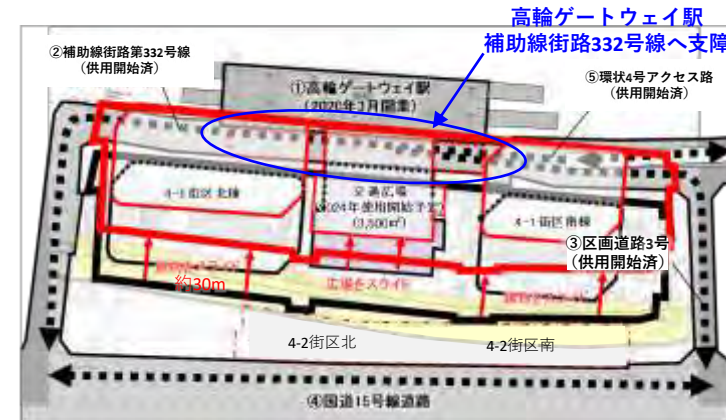
北側の築堤保存については、築堤を保存した場合の4-1街区の建物の成立性について検討を行う。建物の地下部及び低層部、高層部を東側(高輪ゲートウェイ側)にスライドさせて築堤を保存する案について検討を行う。

### ○現在の計画と周辺状況

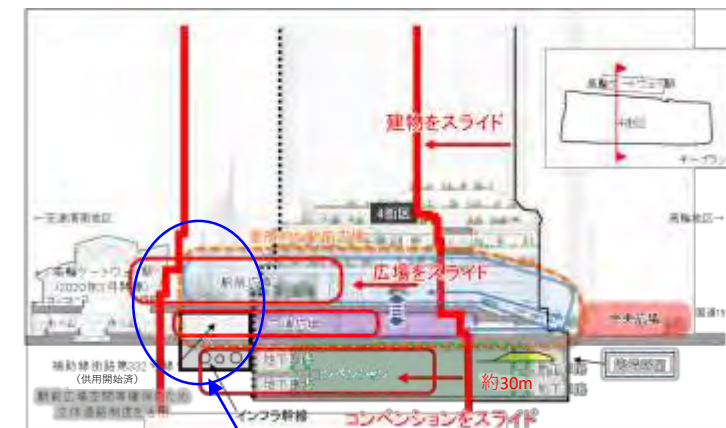
- ・4-1街区建物は、2020年3月に開業している
- ①高輪ゲートウェイ駅、供用開始している
- ②補助線街路第332号線、③区画道路3号、④国道15号線道路、2027年供用開始予定の
- ⑤環状4号アクセス路に囲まれている立地となっている。
- ・駅前広場空間を確保するため、既に**立体道路制度**を活用し国家戦略特区で定めている歩行者広場(6,500㎡)、交通広場(3,500㎡)を計画している。

### ○スライドした場合の課題

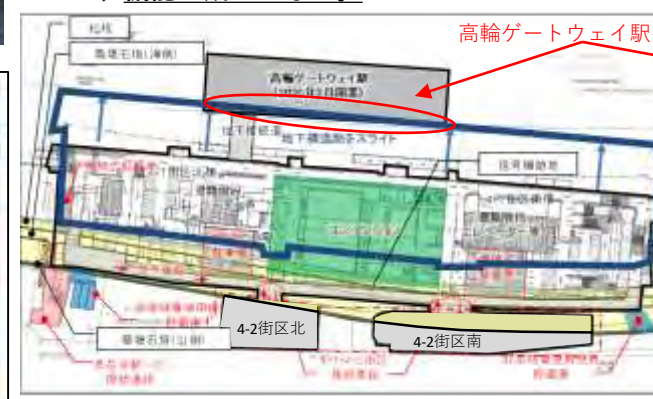
- ・建物をスライドさせることにより、歩行者広場や交通広場が、**補助線街路第332号線及び、高輪ゲートウェイ駅まで建物に支障してしまう**ため、建物をスライドさせることは物理的に出来ない。
- 仮に支障ないように計画を変更した場合の課題
- ・駅前の歩行者広場、交通広場
- ・コンベンション
- ・地下車路ネットワーク(4-2街区接続含)
- ・泉岳寺駅への接続通路
- ・非常時電源設備、駐車場、駐輪場等
- ・オフィス、商業施設等の収益施設を大きく規模を縮小、中止する事になり
- ①自動車交通の拠点、②歩行者交通の拠点、③国際ビジネス拠点、④地域の防災拠点、⑤国道15号沿道市街地の再開発の、機能が成立しない。



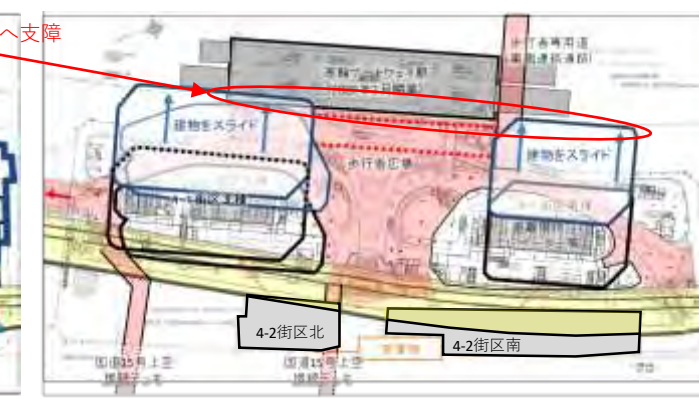
配置図



断面図



地下1階平面図



2階平面図

### ■検討の見解

○建物をスライドさせることにより、歩行者広場や交通広場および建物全体が、**補助線街路第332号線および高輪ゲートウェイ駅に支障してしまうため、そのままスライドする事は物理的に出来ない。**

○支障ないように計画縮小した場合、例えば、

- ・交通広場は、計画しているバスやタクシー、一般車の乗り入れ台数が大幅に減少し**利便性が著しく低下する**
- ・歩行者広場は、駅前の歩行者ネットワークの起点としての機能が低減し、**国際交流拠点の顔としてふさわしい広場が整備出来ない**

・オフィスの床面積が32,000㎡(約23%)、商業の床面積が16,500㎡(約33%)が減少するため、**収益が大幅に減少(=公共貢献メニュー実現のための原資が減少し、見直しが発生する)**

→**築堤北側を現地に残すことは物理的な問題とまちづくり計画への影響が大きい**ため現実的ではない。

■検討 信号機跡の一部保存と4-1街区建物の成立性について

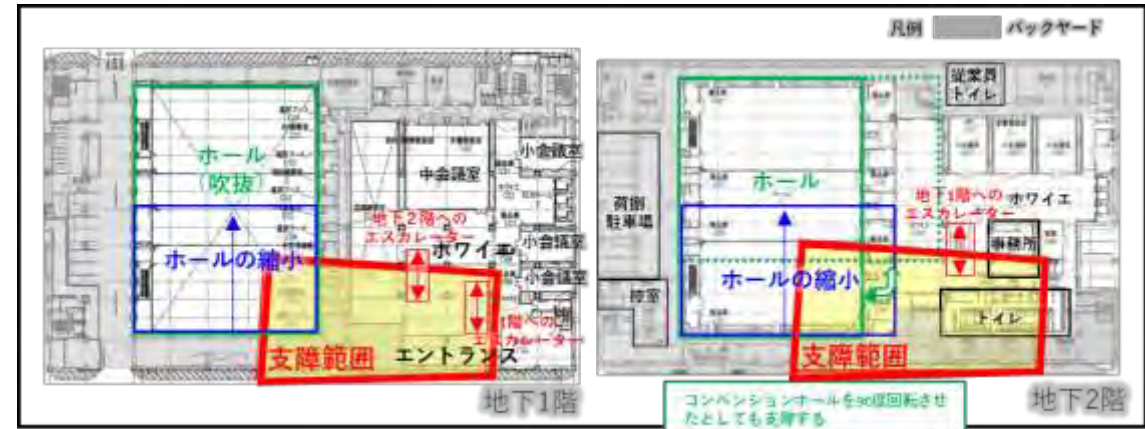
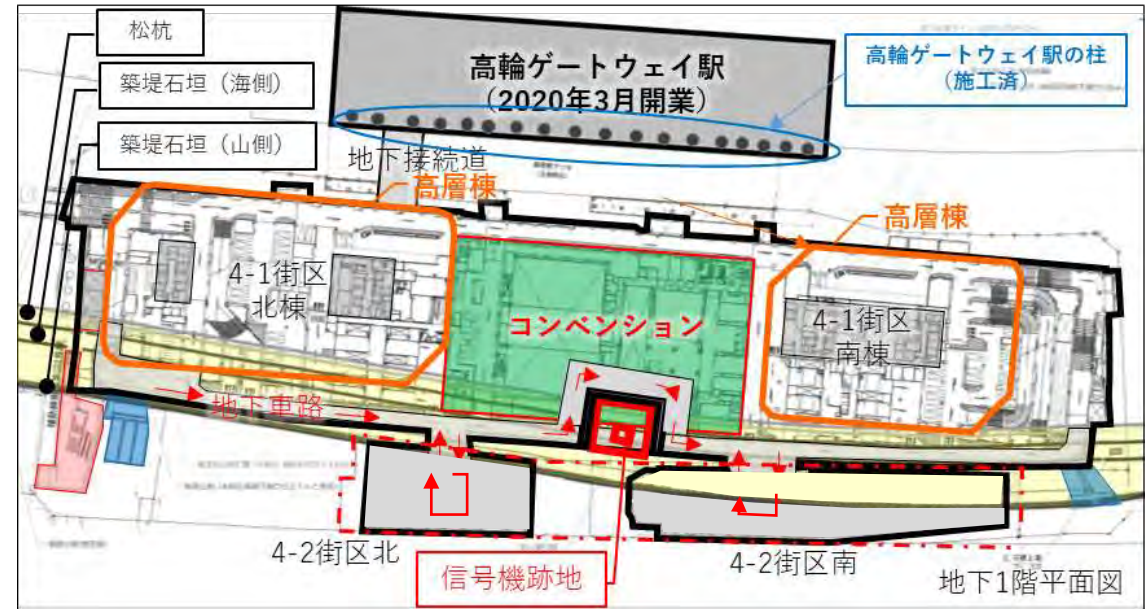
信号機跡地とその周囲約10m（幅23m程度）の範囲を保存した場合の4-1街区建物の成立性の検討を行う。

○現在の計画と計画上の課題

- ・信号機跡は地下1階の駐車場のメイン車路と支障する位置となるため、地下車路を迂回させる必要があり、迂回させた場合はコンベンションに大きく支障する。

<コンベンション>

- ・国際ビジネス交流拠点の主要機能であると共に、地域防災の拠点として帰宅困難者の屋内滞在施設となっている。
- ・コンベンションは無柱の大空間の必要性があることから、高層棟の直下を避け、また高輪ゲートウェイ駅、駅前広場との連係から4-1街区建物の中央部地下に位置している。
- ・羽田空港、リニア新幹線と直結した国際ビジネス交流拠点として求められる規模は2,000人（グランドプリンスホテル新高輪「飛天」と同等規模。複合開発では国内最大規模）
- ・この規模のコンベンションに必要な規模（ホワイエ、クロック、トイレ、動線、バック施設）は約5,000㎡以上
- ・地域の防災拠点として災害時に2,400人の帰宅困難者の滞在スペースとなり、食料や物資を供給する役割を果たす。



○築堤を現地保存した場合の影響

■検討の見解

- 高輪ゲートウェイ駅（2020年3月開業済）や供用開始されている補助線街路332号線、区画道路3号に囲まれているため建物を線路側にスライドする事は物理的に難しい。
- 無柱の大空間となるコンベンションは構造上、高層棟の直下を避ける必要があるため、北南方向のスライドも物理的に難しい。
- 現地保存する場合は、コンベンションに大きく支障するため下記の点で影響を受けるため、国際ビジネスの交流拠点としての機能が大きく低減する
  - ・国際会議等で必要になる2,000名収容の施設が1,200名程度まで減少し、品川エリア全体の国際競争力が低減する。
  - ・収容人数だけでなく、諸外国のお客様を迎え入れる空間であるホワイエや様々なサービスの質が大きく低減する。
  - ・コンベンション施設で帰宅困難者の屋内受入施設として2,400人の受入を見込んでおり、地域の防災拠点としての機能が低下する。
- 他街区とも連続する駐車場ネットワークがクランクした線形になることは、交通安全上の懸念がある。
- 信号機部の現地保存案は現実的でない。

○築堤を現地保存してコンベンションを地下にスライドした場合の計画

■検討の見解

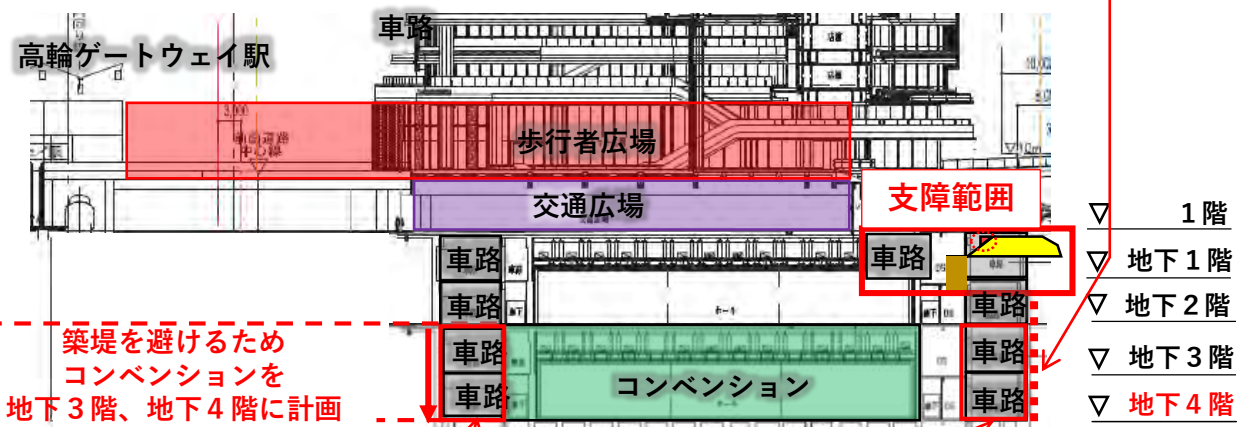
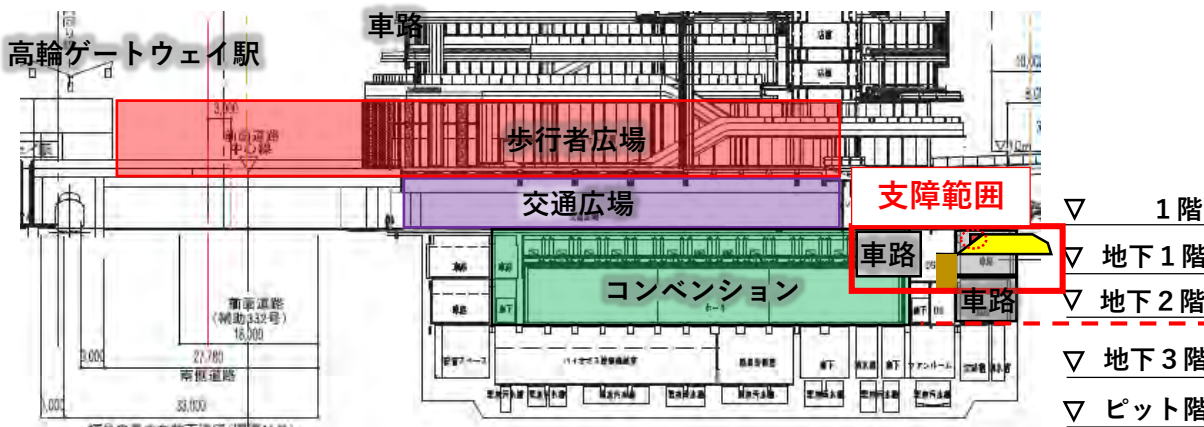
- 現計画（地下1階、地下2階）よりさらに深い位置に無柱の大空間を計画すること構造的に難しく、工期と工事費にも大きな影響が発生する。また、イベント用資材搬入のための駐車場やそこに至るまでの動線を地下4階レベルまで連続して計画することは、工期と工事費に大きな影響が発生し、深さ方向でスライドすることも難しい。

施工上の課題

- ・築堤を構造的に仮受けする事が困難
- ・築堤を残したまま、地下掘削のための山留の施工が困難

現計画（コンベンション：地下1階、地下2階）

変更案：コンベンション（地下3階、地下4階）



地下車路を含めて地下4階に至る車路を計画する必要があり、1.2m深く地下を掘削する必要があり、2.0万㎡程度の掘削量が増加する。

- ▽ 1階
- ▽ 地下1階
- ▽ 地下2階
- ▽ 地下3階
- ▽ 地下4階
- ▽ 地下5階
- ▽ ピット階

### (3) 移築保存とVR等最新技術を活用した検討

【資料3-14】

#### ■検討① 信号機跡の「移築保存」を検討する

信号機跡を平面的な移動やレベル的な移動について検討を行う。

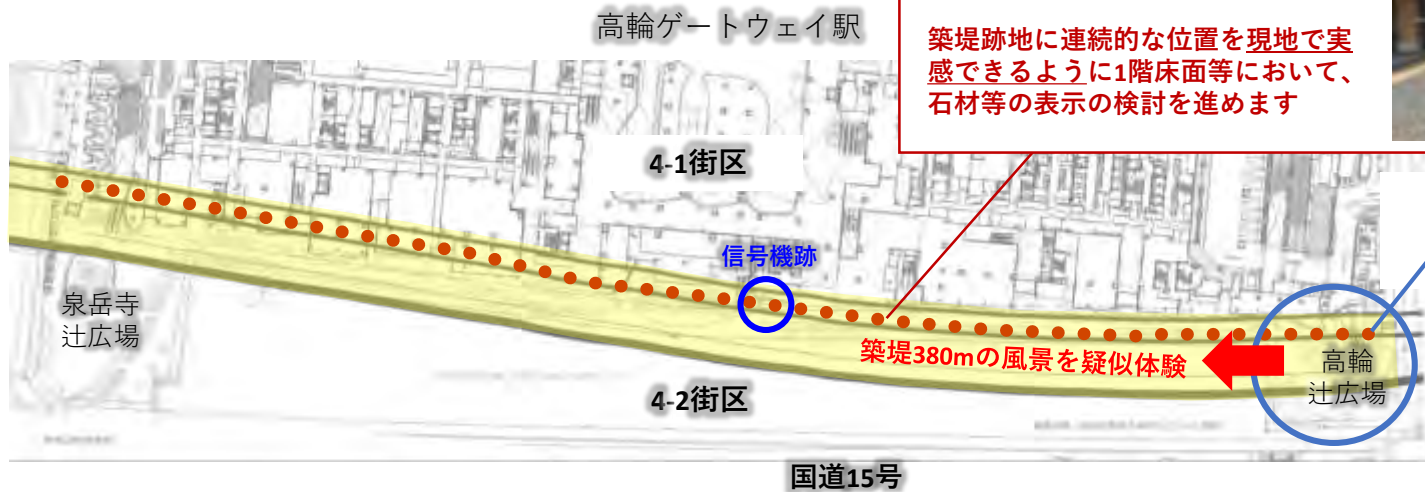
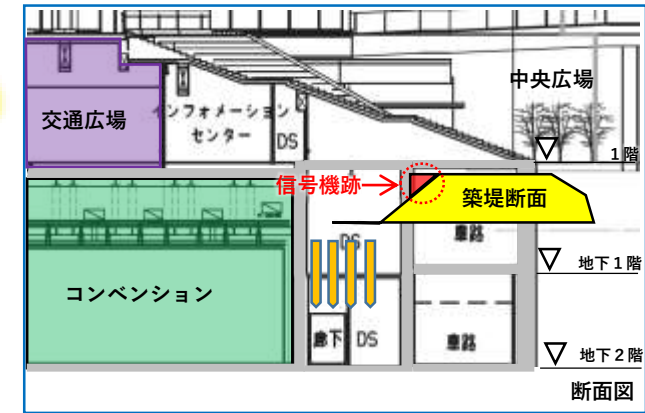
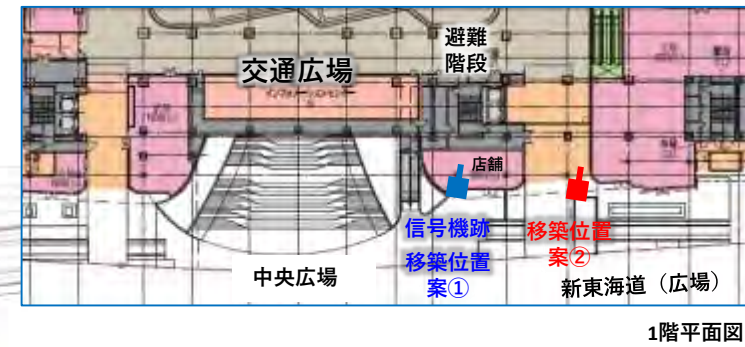
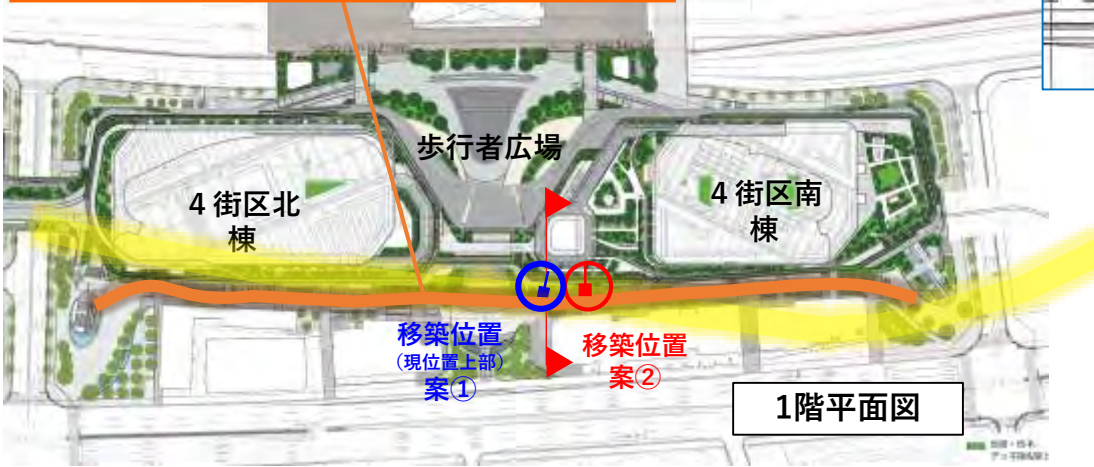
- <案1> 信号機の現計画のまま、高さ方向に移築する。
- ・信号機の位置は、広場（新東海道）に面した 建物内部となり、周辺は交通広場や避難階段等に囲われている。
  - ・広場からの見た場合は、山側方向からの見え方となる。

- <案2> 広場（新東海道）のなかで、多くの人から見えやすい位置に移築する。
- ・多くの人から見えやすい位置を検討し、また信号機を復元しまちのシンボルとして活用する。

#### ■検討② 築堤・信号機跡の位置を明示することを検討する

現位置において、信号機跡地があった形跡を示す。

- ・築堤や信号機跡の位置について、かつて信号機がこの場にあったことを示すために、1階の床面等に石を張るなど、かつての**築堤の位置や長さをまちのなかでリアルに感じる**こと出来るように検討を進めます。
- ・上記と合わせ、**築堤や信号機跡を紹介する案内板の設置やAR技術等**を活用し、**現地で築堤の長さや信号機の風景を疑似体験**できる仕組みを検討します。



築堤跡地に連続的な位置を現地で実感できるように1階床面等において、石材等の表示の検討を進めます

参考：文部科学省の中庭

<高輪辻広場> AR体験の拠点として検討



築堤石材を記憶としてのまちなかでの活用した場合の参考イメージ

#### ■検討③ AR等の技術を用いた展示を検討する

現位置において、信号機跡地があった形跡を示す。

- ・現時点で考え得る最新技術を最大限活用し、詳細なデジタルデータを取得する。(3Dレーザースキャナによる点間ピッチは0.5mm~1.5mm)
- ・最新の技術を使った測量により、デジタルアーカイブを構築すると同時にそのデータを展示に活用し、多くの皆様が築堤を理解できるような仕組みをつくる。
- ・信号機跡部分の内部構造を丁寧に記録調査を行い、信号機の基礎を含めた当時の土木技術、鉄道技術の記録をしっかりと残すとともに移築の際はその技術や工法を忠実に再現する。



■検討の見解

検討①、②、③より

- 移築の場所や移築する範囲については、今後検討を進め、まちのシンボルとなるべく移築の検討を進める。
- 築堤の跡地において、1階床面などで石材などを使い連続的に表示することで高輪築堤を実感できる検討を進める。
- AR技術等を活用し、新しいまちなかで築堤の風景を再現し「築堤の長さ」を感じられる仕組みをつくる。

(1) (2) (3) の検討より

- 4街区の築堤を全長に渡り現地保存すること、信号機跡を現地保存することは、まちづくりとの両立を図る上では難しい。
- 信号機跡を含む前後一定の範囲を新東海道などのまちなかに「移築保存」し、多くの人に見て触れて頂くことで高輪築堤を次世代に継承する。
- 最新の技術を用いながら記録保存をしっかりと行い、そのデータをデジタルアーカイブとして構築する。また、そのデータを活用し、ARやVR等の手法を用いて、築堤が位置していた現地や2街区の文化創造施設等において、高輪築堤の歴史や価値を多くの皆様に知っていただくための取り組みを検討していく。

# 4-1街区、4-2街区の敷地範囲、建物の山留め位置について



【参考資料】

2021年4月14日  
独立行政法人都市再生機構品川駅北周辺地区土地区画整理事業  
4 街区周辺の道路整備等について

(※別紙図面参照)

1. 4 街区周辺の道路整備について

当該土地区画整理事業地区の4街区は、東側～北側は都市計画道路（補助線街路第332号線）、南側は区画道路3号、西側は地区外の国道15号（第一京浜国道）に接しており、周囲の全ての道路が供用開始している状況です。

地区内に存する都市計画道路（補助線街路第332号線）及び区画道路3号は、雨水管、污水管等を整備した上で、2020年3月の駅開業に合わせて供用を開始しました。現在では、高輪ゲートウェイ駅へ接続する重要なアクセス道路となっています。

特に、都市計画道路（補助線街路第332号線）は、国道15号（第一京浜国道）に接続しているだけでなく、将来的には、高輪側と芝浦側とを線路上空で繋ぐ環状第4号線及び品川駅北口駅前広場（補助線街路第334号線）に接続する重要な幹線道路で、1日1万台程度の車両通行が想定されます。さらに、地区計画の主要な公共施設として位置付けられる高輪ゲートウェイ駅前交通広場に接道することから、駅利用者や街区来訪者にとっても必要不可欠な幹線道路となります。

2. 国道15号沿道地区（4-2街区の一部）について

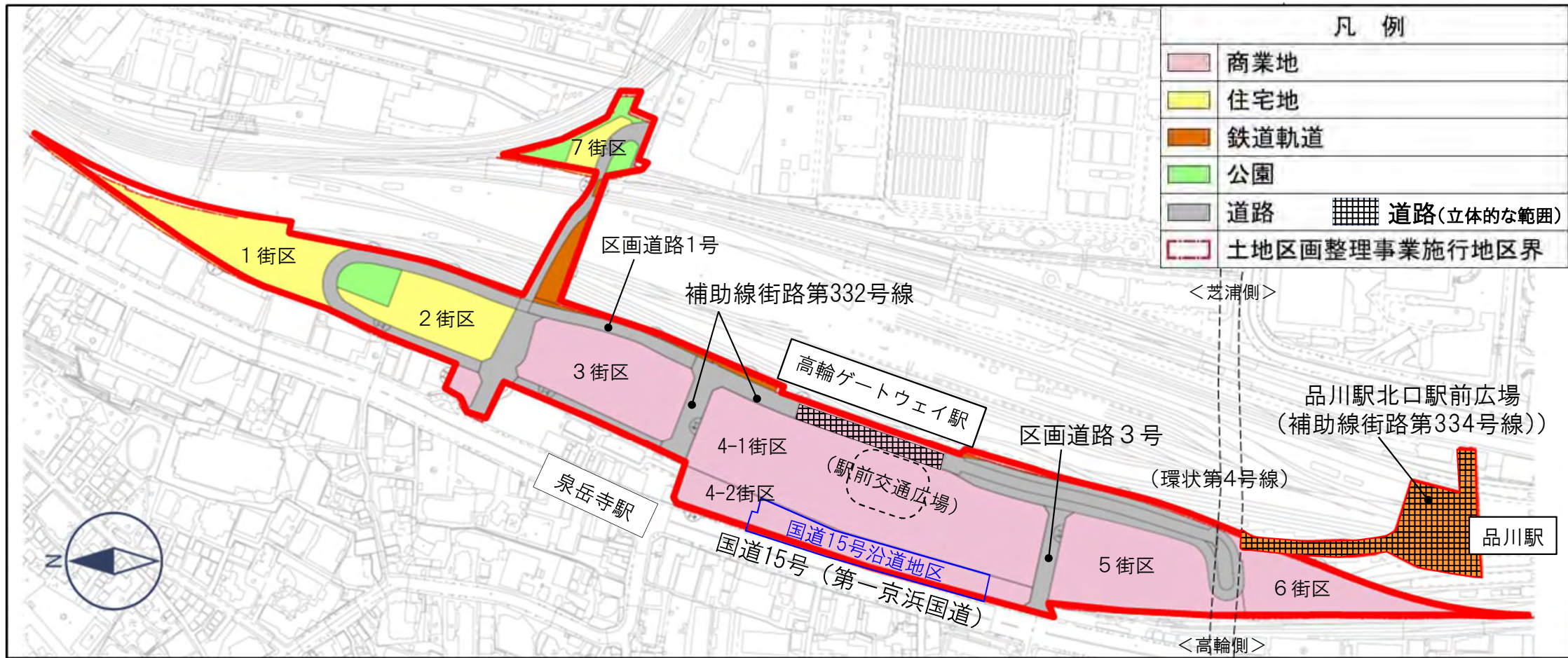
4街区のうち、国道15号沿道地区（4-2街区の一部）は、約30名の権利者が土地や建物の権利を有する区域となっています。

接道する国道15号（第一京浜国道）は、震災時に避難や救急・消防活動、緊急物資輸送の大動脈となる特定緊急輸送道路と位置付けられており、この沿道にある建築物は、最新の耐震基準を満たすことが求められています。しかしながら、現存する建築物は旧耐震基準で設計されており、老朽化も進んでいることから、防災上の観点から早期の建て替えが望まれている状況です。

また、東日本旅客鉄道株式会社による2021年3月31日付「高輪築堤の調査・保存等に関する当社方針について」（第5回高輪築堤調査・保存等検討委員会 資料3）のご説明にもある通り、国道15号沿道地区では「地権者が中心となった市街地再開発事業へ向けた動きが進んでおり、同地区地権者から旧耐震建物の老朽化への危機感から早期に事業推進の要望が強く」、2019年11月に市街地再開発準備組合を設立し、建て替え等による生活再建の早期実現を目指している状況と認識しています。

以 上

# 品川駅北周辺地区土地区画整理事業(土地利用計画等)



## <データ> 想定交通量(2032年時点)

補助線街路第332号線	9,020 台/日
環状第4号線	31,946 台/日
国道15号	61,615 台/日

2021年4月14日  
東日本旅客鉄道株式会社

## 高輪築堤の調査・保存等に関する当社方針について

### 1. 基本的な考え方

当社は、品川車両基地再編（2009年工事着手）、鉄道改良や基盤整備等の工事及びまちづくりの計画や許認可取得を進めている中、日本初の鉄道開業時の構造物である高輪築堤が出土したことを受け、2020年9月、高輪築堤調査・保存等検討委員会（以下、「有識者委員会」）を設け、委員のみなさまに有識者委員会5回（ほかに、準備会2回）及び懇談会5回の検討を重ねていただいております。この間、高輪築堤の調査・保存等について専門的なご助言等をいただくとともに、2020年11月「高輪築堤の保存の方針について」、2021年1月「高輪築堤の調査の方針について」及び2021年3月「高輪築堤跡の文化財的評価と保存の方針について」をご提案等いただいております。感謝申し上げます。

当社が進める品川プロジェクトは、官民関係者が協力して進めている「国際交流拠点・品川」周辺整備の骨格を成すものとして、国家戦略特別区域計画に認定（2016年及び2019年）されております。同区域計画では、「国際ビジネス交流拠点の形成に資する都市再生の推進」へ向け、大胆な規制・制度改革により、スピードを重視し、民間活力を十分に発揮できる、世界で一番ビジネスしやすい環境を整備し、国際競争力強化に資する都市再生プロジェクトとされております。

一方、約150年前の日本初の鉄道開業時の構造物が、当社の進めるまちづくりの中で良好な状態で出土したことは、鉄道会社である当社にとって大変意義深いものであると考えます。検出調査の状態だけから見ても、人力施工が主であったときに、約2年という短期間で海上に構築された高い土木技術や近代化に向けて取り組んだ先人たちの姿を想像することができ、あらためて近代の転換期に先人たちが築いた鉄道構造物の歴史的意義を認識しております。

当社は、上記の考えに基づき、①2024年度まちびらき（第I期）のスケジュールを確保すること、②事業中の関連基盤整備事業等及びまちづくり全体の整合性を確保すること、③民間会社として合理的な負担の範囲内であることを前提に、国家戦略特別区域計画に認定されている当社品川プロジェクトの実現と築堤保存・継承が両立するよう、高輪築堤の調査・保存等に真摯に取り組んでまいります。

以上を踏まえ、有識者委員会のご助言等も十分に勘案し、次項の通り、高輪築堤の調査・保存等に関する当社の方針を取りまとめました。

## 2. 高輪築堤の調査・保存等に関する当社方針

2021年3月22日付け高輪築堤調査・保存等検討委員会委員「高輪築堤跡の文化財的評価と保存の方針について」（以下、「委員会文書」）及び第5回懇談会（2021年3月26日開催）並びに第5回有識者委員会（2021年3月31日開催）においていただきましたご意見等を踏まえ、当社は高輪築堤の調査・保存等に以下の通り取り組んでまいりたいと考えております。

○検出された高輪築堤跡の遺構は国指定史跡「旧新橋停車場跡」と一連のものであり、日本の近代化土木遺産を代表する遺跡として、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いる。また、東京や高輪の地域史を考える上でも貴重な遺跡である。（委員会文書1項）

高輪築堤は新橋～横浜間の最初の鉄道の一部である。第7橋梁部は勿論大事だが、それ以外の所も重要である。（第5回懇談会）

### 【当社方針】

約150年前の日本初の鉄道開業時の構造物が、当社の進めるまちづくりの中で良好な状態で出土したことは、鉄道会社である当社にとって大変意義深いものであると考えます。検出調査の状態だけから見ても、人力施工が主であった当時に、約2年という短期間で海上に構築された高い土木技術や近代化に向けて取り組んだ先人たちの姿を想像することができます。

その観点から、第7橋梁部については移築保存から現地保存に変更し、現地での公開に取り組みます。また、現地保存・公開箇所及び文化創造施設（2街区）等において、移築保存・記録保存等により得られた知見を活かし、『先端技術による文化財活用ハンドブック』（文化庁地域文化創生本部）等を参考に、VR等の最新技術を活用して鉄道史における近代初期の偉業を体験的に知ることができる展示等を行います。さらに、泉岳寺や大木戸跡など高輪地域の文化的施設と連携した学ぶプログラムの実施等を行うほか、第5回懇談会におけるご意見を踏まえ、新橋・横浜間約29km全体にわたる文献調査等による記録史を整理するプロジェクトを立ち上げます。

○3街区の第7橋梁橋台部約20mとそれにつながる南北の築堤部各約30m、合わせて約80mの遺構を現地保存することを改めて要望する。（委員会文書2項）

### 【当社方針】

建物計画の大幅な変更となりますが、第7橋梁橋台部を含む約80mの築堤を「現地保存」します。なお、関係行政等に、計画変更に伴う行政手続きの迅速化や費用負担増等に対する支援等を要請していきます。

○4街区では、鉄道開業時の信号機跡と推定される遺構を含む約380mの高輪築堤跡の遺構が検出されている。この信号機跡を含む築堤跡の遺構を可能な限り長い区間にわた



って現地保存することが望ましい。(委員会文書3項)

【当社方針】

4街区は、2020年3月に開業している高輪ゲートウェイ駅、供用開始している都市計画道路(補助全街路第332号線)、区画道路3号、国道15号(第一京浜国道)に囲まれている立地条件において、国際ビジネス交流拠点を形成するうえで重要な機能・施設である、高輪ゲートウェイ駅と一体的に地域交通の拠点となる駅前広場、地域の防災機能も担う国際ビジネス交流施設(コンベンション)、外国人の多様なニーズに対応する宿泊機能等を含め、まちづくり全体や地域を支える多機能な施設が高度に集積する基幹的な建物であり、この部分の築堤を現地保存する場合、まちづくり全体が成立しないこととなります。また、国道15号沿道地区(4-2街区)では地権者が中心となった市街地再開発事業へ向けた動きが進んでおり、同地区地権者から旧耐震建物の老朽化への危機感から早期に事業推進の要望が強く、現地保存する場合、同地区地権者の生活再建上も大きな支障となります。

なお、委員会文書を踏まえ、わが国最初の信号機遺構である信号機跡は「移築保存」とともに、海上築堤の鉄道らしい景観についてVR技術等を活用し、品川のまちづくりのなかで疑似体験できるよう「記録保存」し継承していきます。さらに、約380mにわたる高輪築堤跡の連続的な位置を現地で実感できるよう、1階床面において築堤石による表示等の検討を進めます。

○本委員会として保存等に関する結論を出す前に、4街区に関する文化財的、学術的な価値に基づいた調査成果の公表と現地見学会による公開の双方が必要である。(第5回有識者委員会)

【当社方針】

第5回有識者委員会でご要望のありました、4街区の調査成果の公表及び報道公開並びに現地見学会(信号機跡等を含む)につきましては、港区教育委員会と連携・協力し以下のとおり実施いたしました。

- ・調査成果の公表：港区郷土歴史館HP(2021年4月4日～)
- ・報道公開：計16社参加(2021年4月9日)
- ・現地見学会：計458名参加(2021年4月10日)
- ・WEB動画公開(2021年4月10日～)

○今後記録調査を行っていく中で重要な遺構が発見されるなど、必要な場合には、移築保存もしくは現地保存を検討する。(委員会文書4項)

記録保存は、現地保存を除く部分を対象とする。(委員会文書5項)

【当社方針】

1～4街区につきましては、検出調査による状況確認及び有識者委員会での評価を踏まえ、以下の通り進めることといたします。

- ・現地保存(公開) 3街区の第7橋梁橋台部約80m(前述)及び2街区公園隣接

部約 40m のみ

- ・現地保存（土中埋戻し） 道路下部等建物に支障のない部分（※）  
（※） 具体の検討はUR都市機構（土地区画整理事業者）との調整が必要です。
- ・移築保存 4 街区信号機跡部
- ・記録保存 現地保存を除く部分

なお、記録調査を進める中で、築堤価値を理解する上で重要な遺構が発見された場合には、特に詳細な調査を行い、移築保存等の検討を行います。

5, 6 街区の検出調査前の部分につきまして、2020 年 11 月「高輪築堤の保存の方針について」及び委員会文書に準拠し、保存方針を検討していきます。

○記録保存の調査方法については、第 3 回検討委員会で決定された「高輪築堤跡の調査の方針について」に準拠し、第 2 東西連絡道路部の築堤部の調査、および 1～4 街区の遺構の検出調査の知見を踏まえて、詳細かつ慎重な調査を行う必要がある。

（委員会文書 5 項）

**【当社方針】**

1～4 街区の記録保存につきましては、築堤価値を継承するために必要となる詳細かつ慎重な調査を実施いたします。現在、2021 年 1 月「高輪築堤の調査の方針について」に基づき、2021 年 4 月からの記録保存調査に向け、具体的な調査計画について港区教育委員会と協議を進めております。「埋蔵文化財の保護と発掘調査の円滑化等について」（平成 10 年 9 月 29 日文化庁次長通知）等も踏まえ、必要な調査を適切かつ円滑に実施することを前提に、調査期間の短縮に向け記録保存調査と建物工事の並行実施等についてもご理解をお願いいたします。

なお、第 5 回懇談会でご助言いただきました、第 7 橋梁部の現地保存に向けた劣化度等の事前調査（埋戻し前実施）につきましては、3 街区の記録保存調査計画を一部見直し、必要な事前調査を実施した後 4 月下旬より第 7 橋梁部を埋戻す計画に変更いたします。

また、記録調査により取り出される築堤石等をまちづくりの中で連続的に修景や建物等に活用し、多くの方に見て触れて頂くことで、高輪築堤の記憶を次世代へ継承するよう検討を進めます。

記録保存調査におきましても、適宜、有識者委員会委員のご指導をいただき、必要な調査を適切に実施するよう努めてまいりますので、引き続きのご指導やご助言をお願いいたします。

以上

# まちづくりの上位計画と具体的な整備内容について

## 上位計画の位置づけ

### ■ 特定都市再生緊急整備地域「品川駅・田町駅周辺地域」(内閣府) 2017年

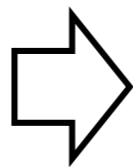
- 東京と国内外を結ぶサウスゲートにふさわしい交通結節点を形成

### ■ 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014(東京都) 2014年

- 駅周辺の開発や、鉄道・道路・駅前広場の整備に併せ、デッキレベルを基軸としたバリアフリーの歩行者ネットワークの形成
- 品川駅と新駅をつなぐ地区の南北方向を結ぶデッキを整備、災害発生時の避難ルートの確保

### ■ 品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン(委員会) 2017年

- 分断されていた東西をつなぐ。
- 南北をつなぐ骨格的な軸をつくる。
- 東西のつながりと南北の軸が交差する結節空間をつくる。



## 1~4街区における具体的な上位計画(都市計画)

### ■ 都市再生特別地区(品川駅北周辺地区)

(国家戦略特別区域計画として内閣総理大臣認定: 2019年4月決定)

#### <方針1>

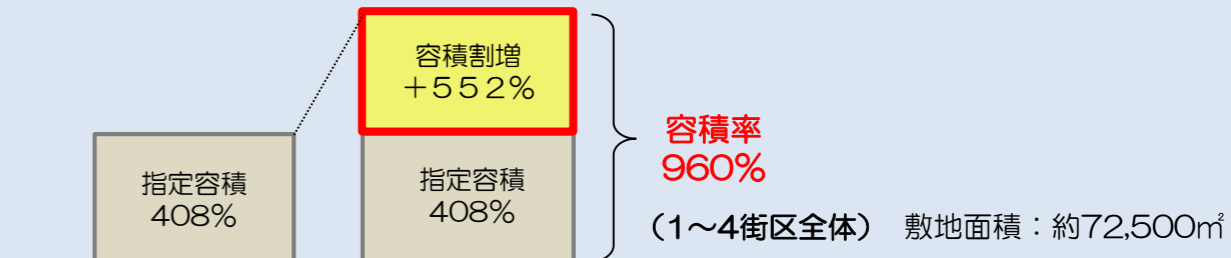
世界につながり、地域をつなぐ、  
エキマチ一体の都市基盤形成

#### <方針2>

国際ビジネス交流拠点に  
ふさわしい多様な都市機能の導入

#### <方針3>

防災対応力強化と先導的な  
環境都市と低炭素なまちづくり



日本を牽引する  
国際競争力強化・文化創造

地域貢献

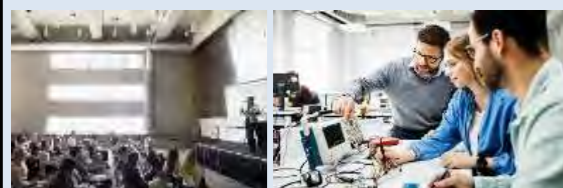
収益性の確保(オフィス、商業等の整備) 容積率960% の実現

基盤・インフラ整備

防災機能の強化

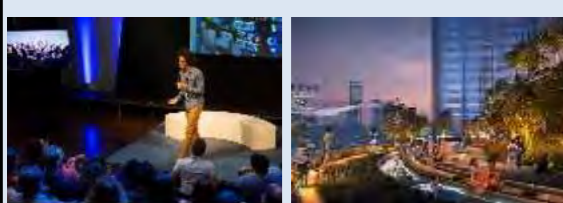
環境負荷低減

#### A. 国際ビジネス機能の強化



東京の南の玄関口としての優位性を活かし、ビジネス機能を集約(コンベンション、ビジネス育成支援施設等)

#### B. 文化創造施設の導入



文化育成・交流・発信機能を備えた文化創造施設により、日本文化の発信、人材育成にも取り組む

#### C. 高輪ゲートウェイ駅、広場の整備



駅を中心として、利便性が高く環境にやさしいまちづくりを進めていきます。

#### D. 歩行者ネットワークの整備



歩車分離のため、まち全体をペDESTリアンデッキで安全にシームレスに繋がります

#### E. 新駅東側連絡通路、環4、第二東西連絡道路の整備



これまで分断されていた高輪エリアと港南エリアを歩行者専用通路で繋がります

#### F. 周辺道路整備



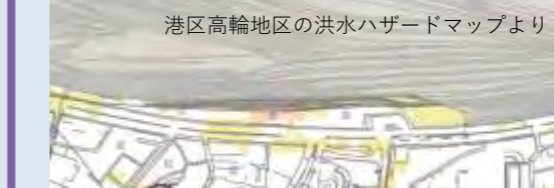
町全体を新たな道路を整備します。敷地内と歩道を一体的に統一感のある歩行者空間を整備します

#### G. 帰宅困難者一時滞在施設



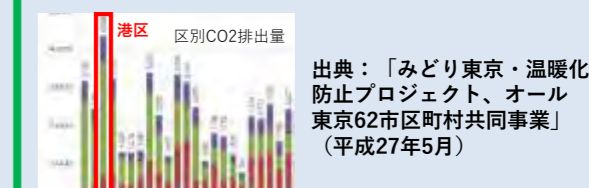
災害時に帰宅困難者の一時滞在施設を約10,000人相当を確保します。

#### H. 災害時の災害支援機能



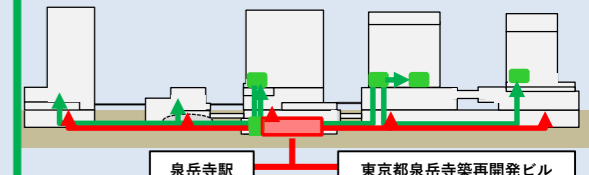
まちを訪れた方の災害時の滞留出来るスペース(デッキ上)を整備し、緊急・災害情報を発信します。

#### I. 集約駐車場・地下駐車場ネットワーク



駐車場を集約し、地下の駐車場ネットワークで効率的な運用を行うCO2の削減を目指します

#### J. 地域冷暖房の採用とエネルギーネットワークの整備

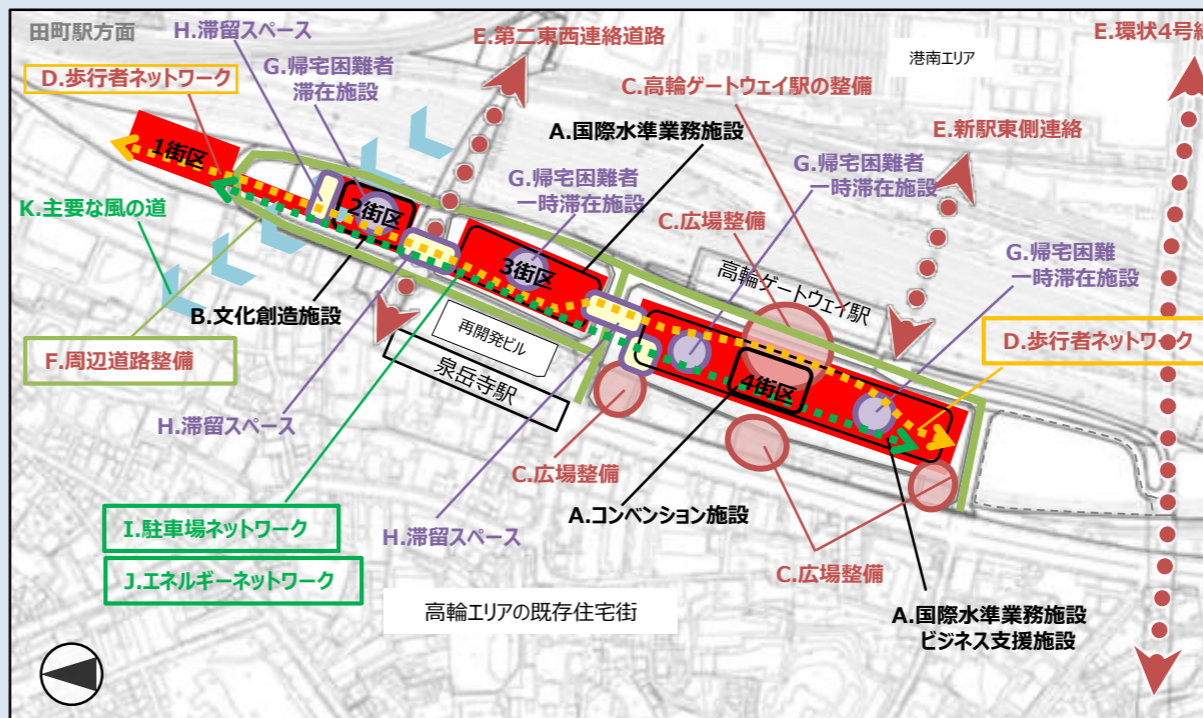


地域冷暖房設備を導入し効率的なエネルギーの利用を行い環境負荷低減を図ります

#### K. 風の道の確保、景観への配慮

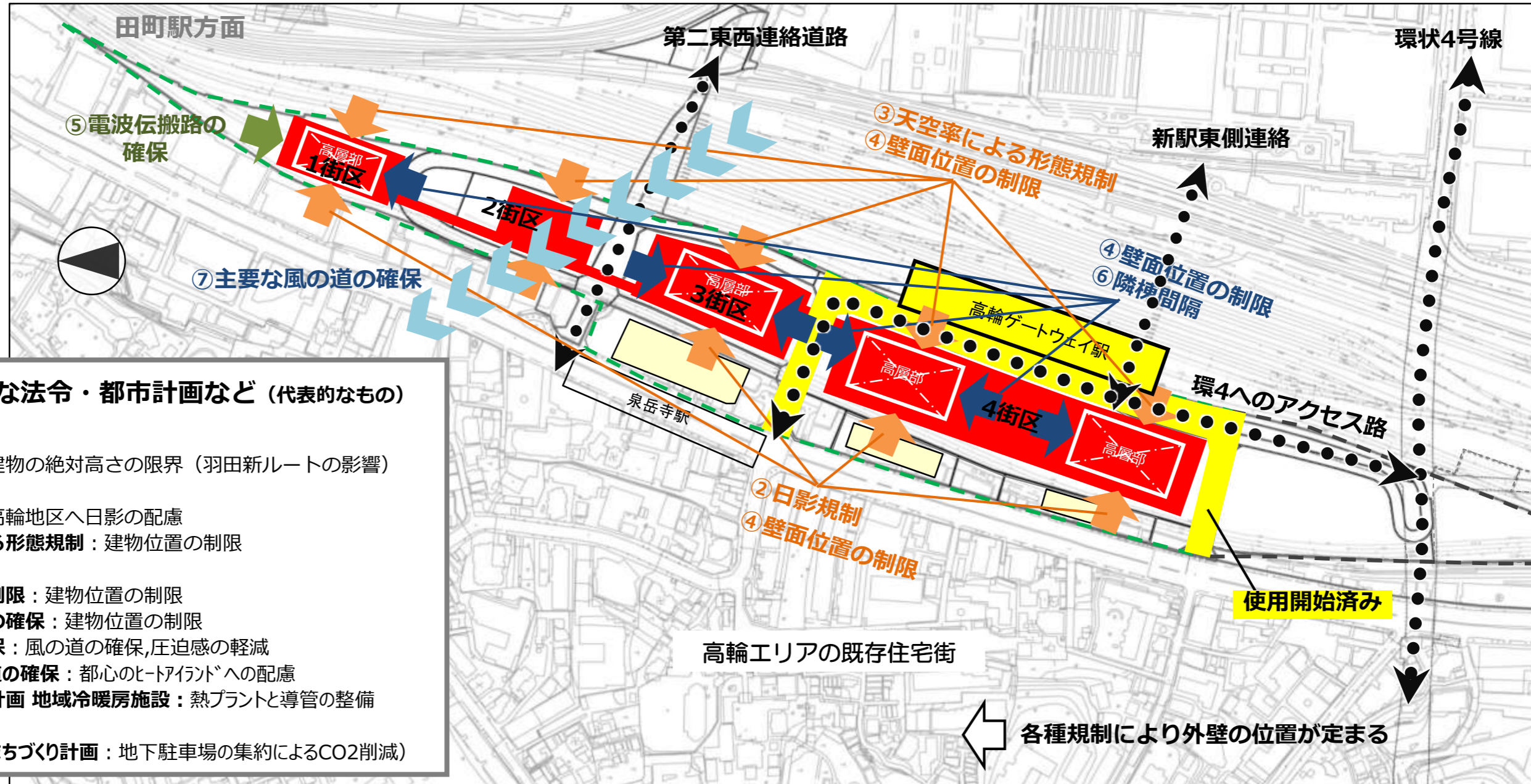


南北の隣棟間隔を十分とることで、主要な風の道を確保し、内陸部のヒートアイランド化を防止します



# 法規制や都市計画等の前提条件から導き出される〈建物の位置とボリュームについて〉

## ○開発エリア全体の平面イメージ（法規制、都市計画上の制約等）

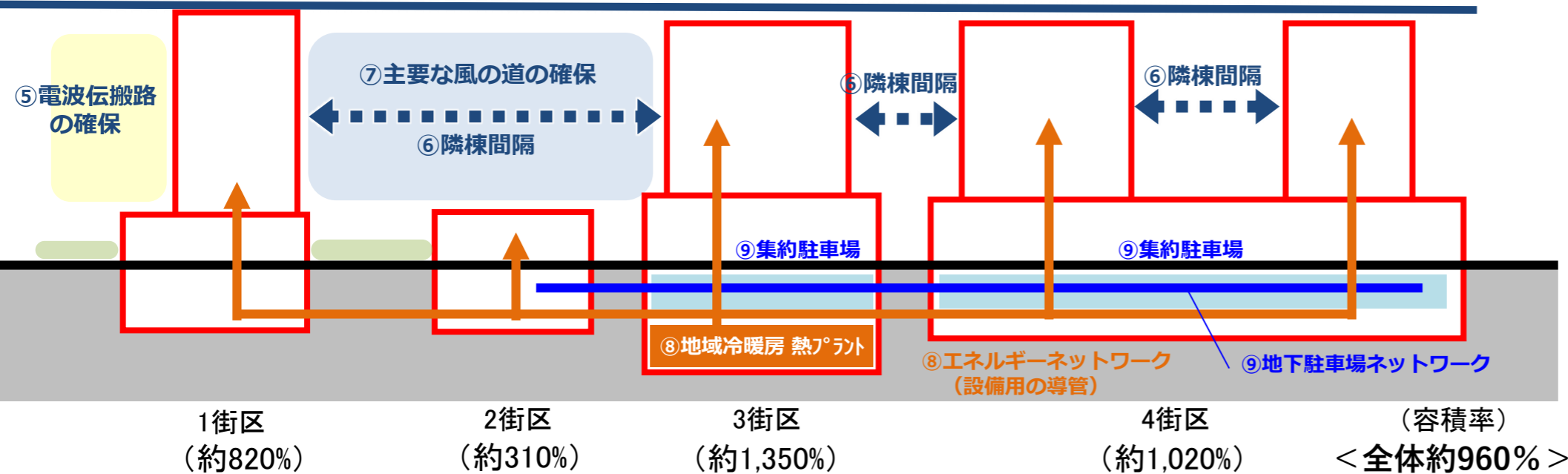


### 守るべき様々な法令・都市計画など（代表的なもの）

- 航空法
  - ①高さ制限：建物の絶対高さの限界（羽田新ルートの影響）
- 建築基準法
  - ②日影規制：高輪地区へ日影の配慮
  - ③天空率による形態規制：建物位置の制限
- 都市計画
  - ④壁面位置の制限：建物位置の制限
  - ⑤電波伝搬路の確保：建物位置の制限
  - ⑥隣棟間の確保：風の道の確保, 圧迫感の軽減
  - ⑦主要な風の道の確保：都心のヒートアイランドへの配慮
  - ⑧東京都都市計画 地域冷暖房施設：熱プラントと導管の整備
- その他主なもの
  - ⑨港区低炭素まちづくり計画：地下駐車場の集約によるCO2削減

## ○まち全体の断面イメージ（南北方向の法規制、地下ネットワークの考え方等）

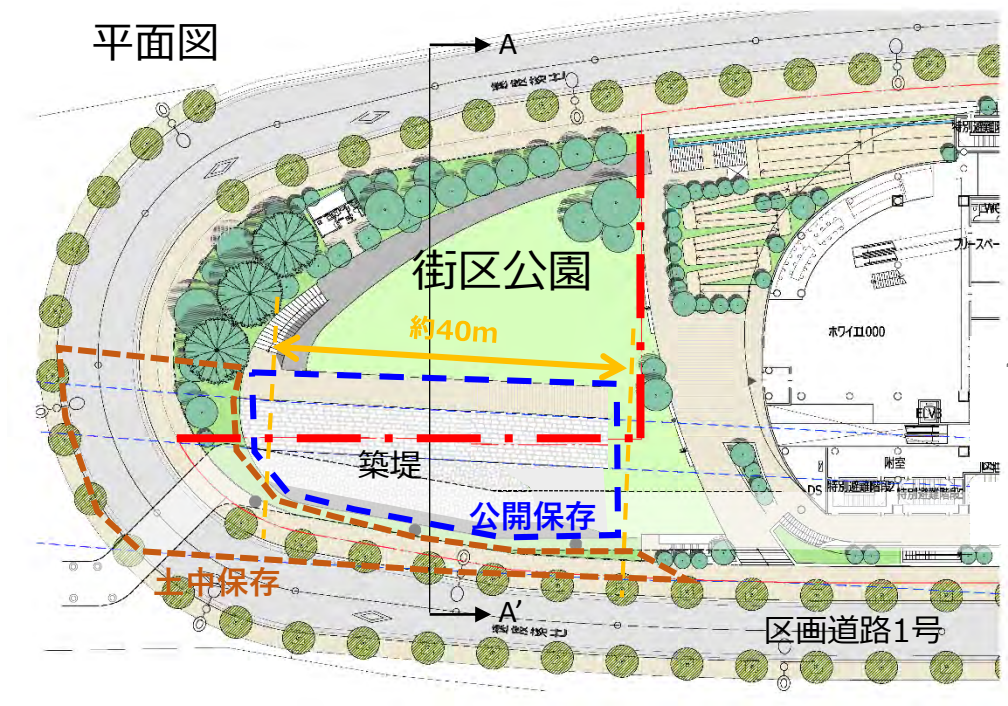
### ①航空法高さ制限▼



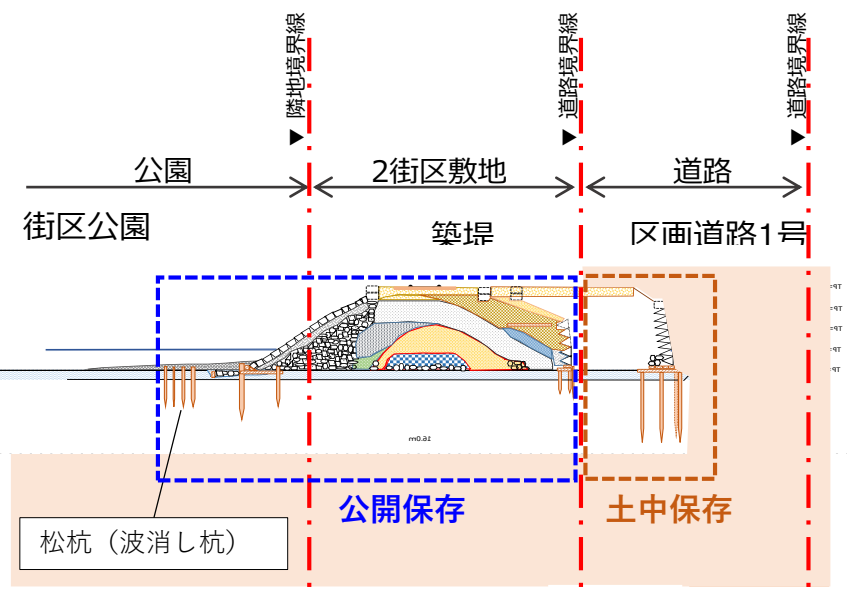
事業中の関連基盤事業等との整合を確保しながら、2024年度の国際交流ビジネス拠点としてのまちびらきに向け、関係者と連携しながら定められた都市計画、法令等を満たした計画を進めて行く。

# 2街区の公園隣接部の現地保存（公開）及び計画変更の方針

## ■ 現地保存について



### A-A'断面図 (A-A' Cross-section Diagram)

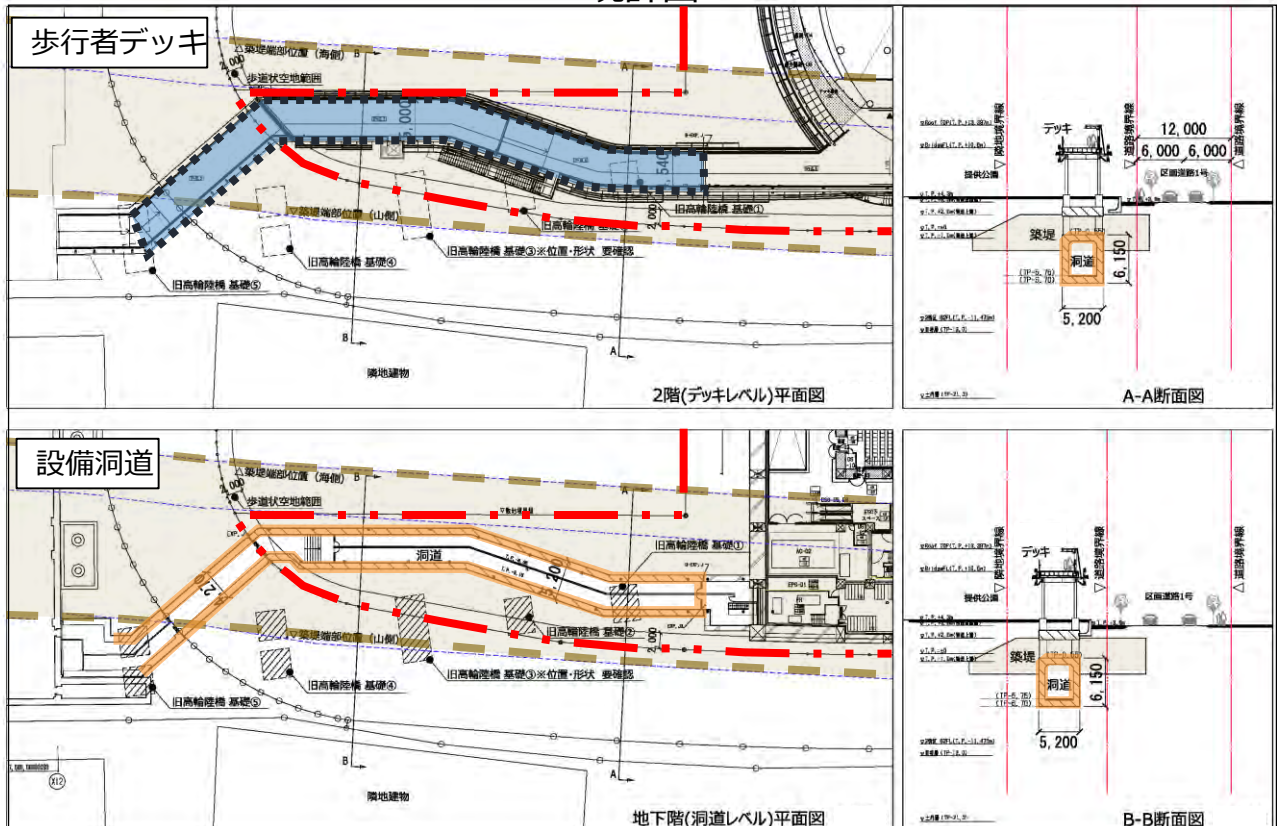


築堤が「港区公園用地」と「JR開発用地」を跨いだ位置にあるため、現地保存に際しては土地区画整理事業者（UR）及び港区との協議・調整が必要となる。

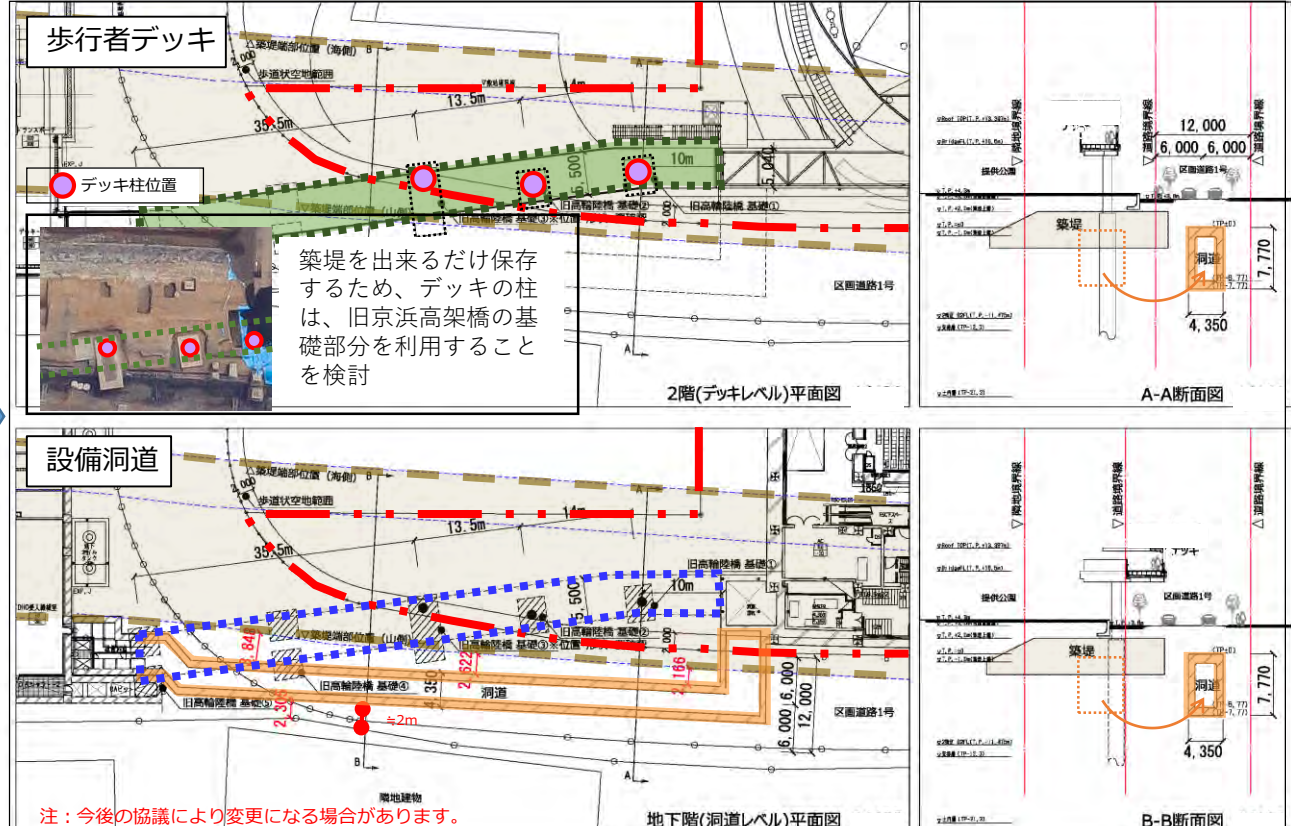
## ■ 計画変更について

現計画の歩行者デッキ、設備洞道の位置を変更して、築堤を避けることで、築堤を可能な限り現地に保存することを検討する。（港区等との協議が必要）

### 現計画 (Current Plan)

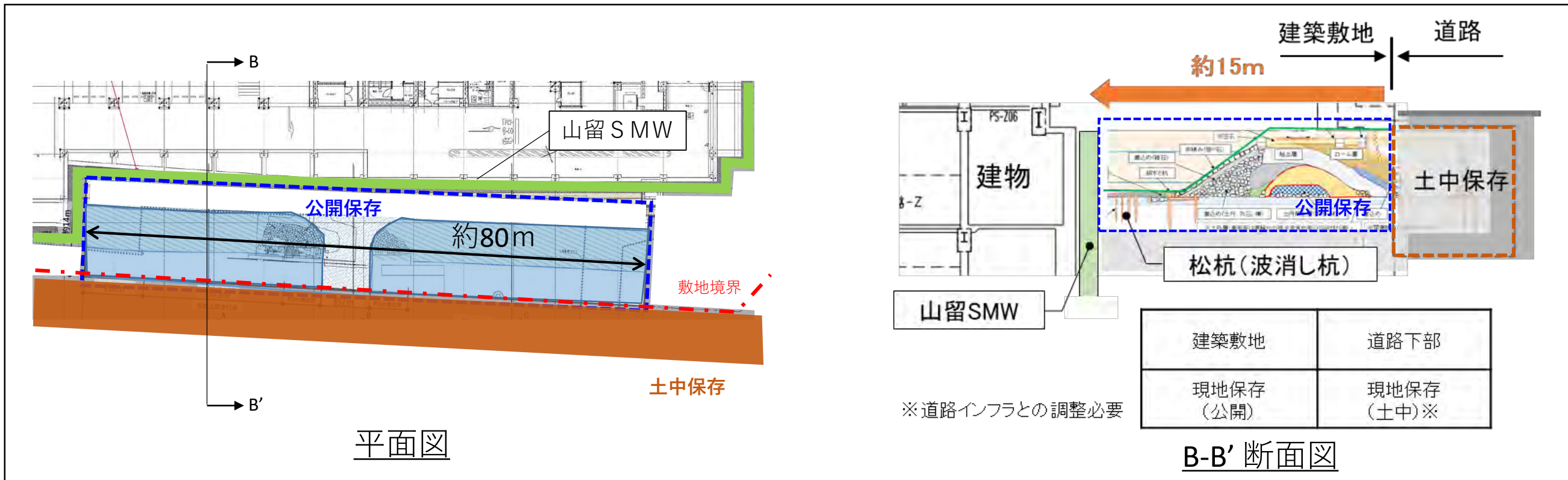


### 変更案 (Change Proposal)

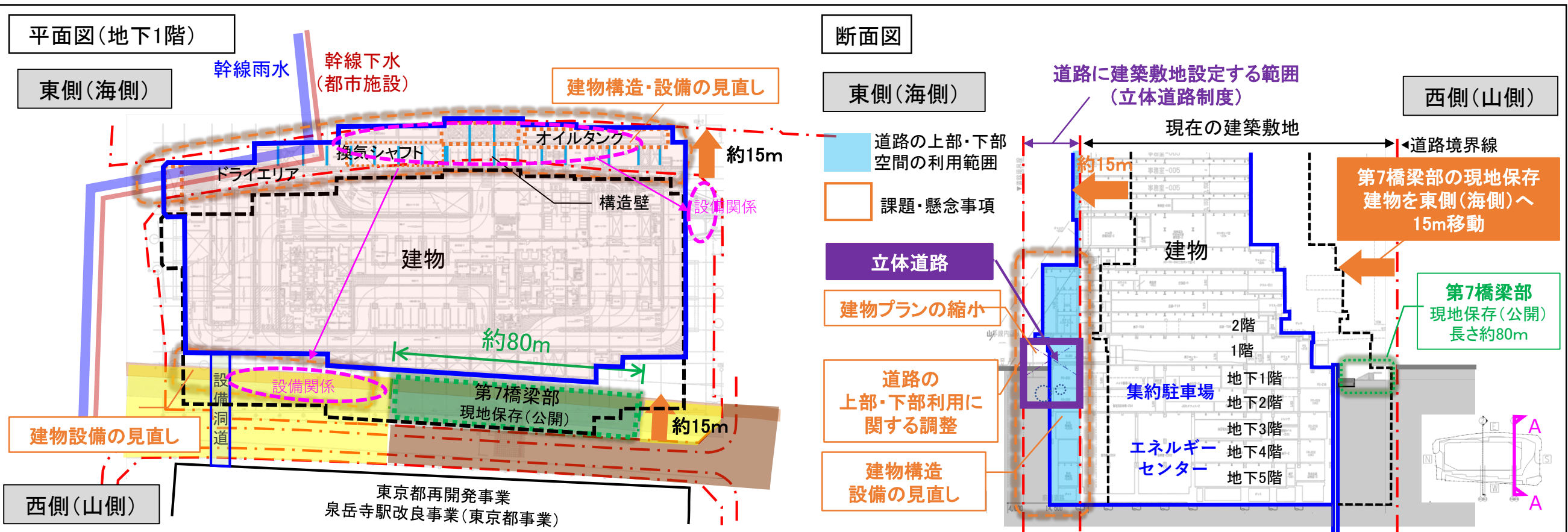


# 3街区第7橋台部の現地保存（公開）及び計画変更の方針

## ■第7橋梁部の保存イメージ

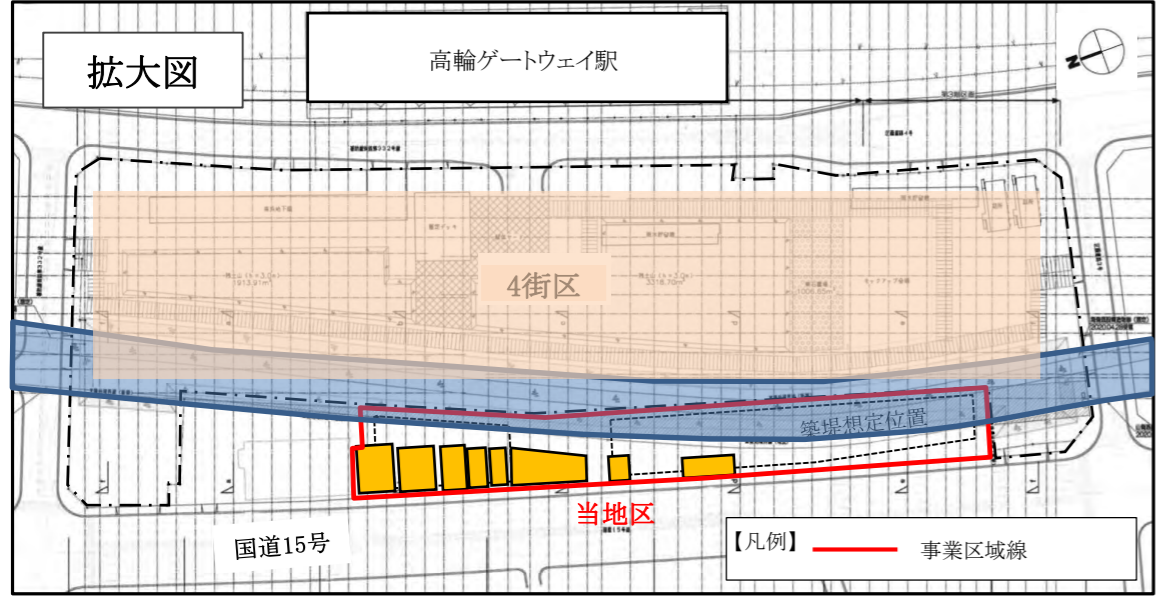
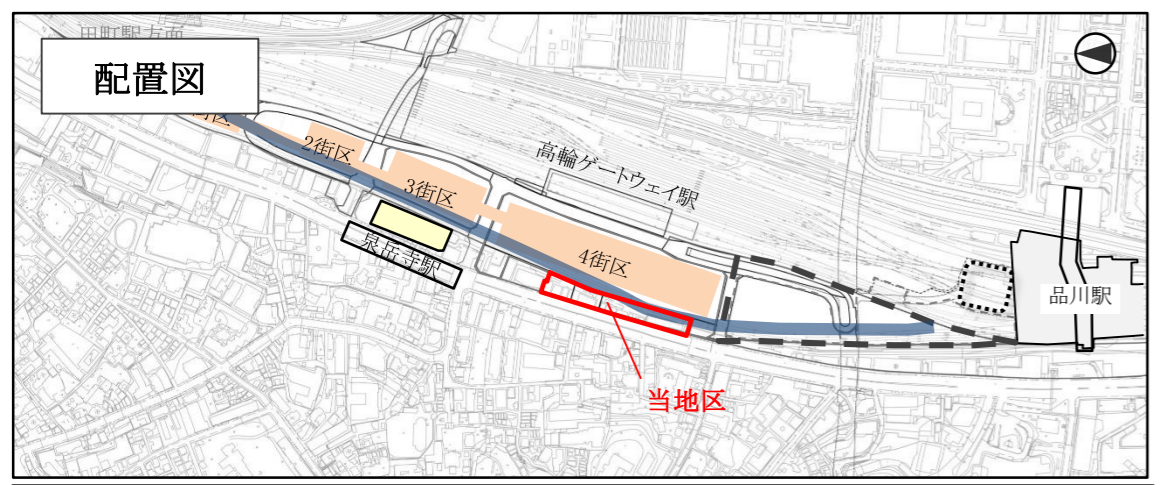


## ■第7橋梁部の計画変更イメージ



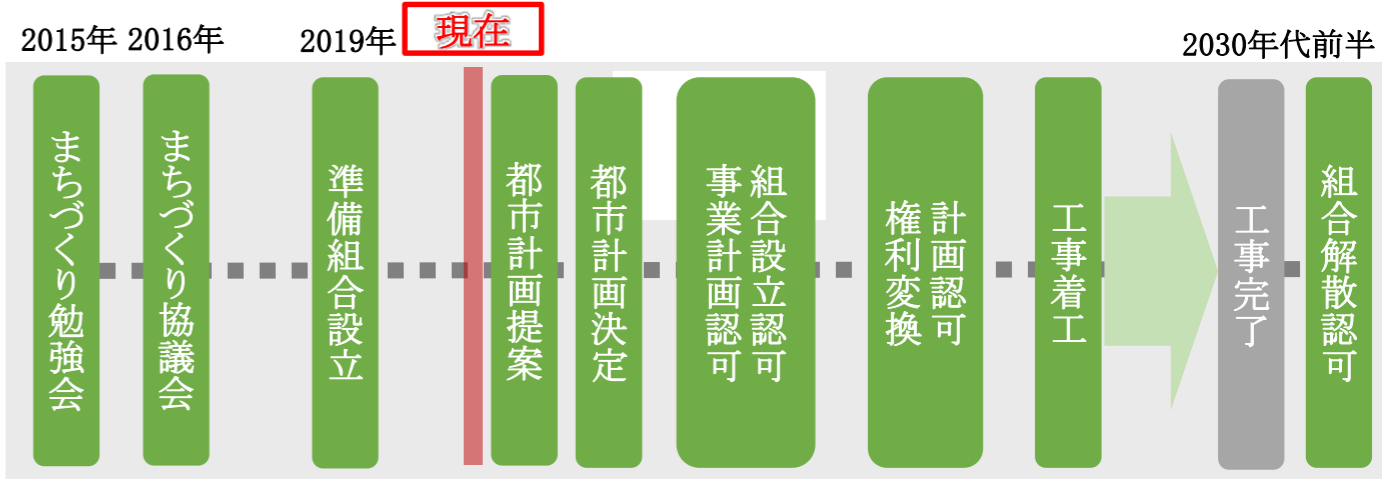
# 品川駅北周辺地区市街地再開発(区域4-2再開発)と築堤の関係について

【**取扱い注意**】 品川駅北周辺地区市街地再開発準備組合



- 再開発事業区域概要 (区域面積:約0.7ヘクタール)
  - ・国道15号の東側に位置し、国道沿いの既存建物およびJR品川車両基地跡地の一部を含む区域です。
  - ・旧耐震建物3棟を中心に、老朽化により更新時期を迎えている建物が多く、また、国道15号は特定緊急輸送道路及び帰宅支援対象道路に指定され、沿道の耐震性強化をはじめとした防災機能の強化が求められています。
  - ・国道15号沿いに南北に細長く奥行きのない区域形状のため、建物計画の制約が大きい区域です。

- 経緯
  - ・2015年9月～まちづくり勉強会
  - ・2016年9月～まちづくり協議会
  - ・2019年11月再開発準備組合設立(全地権者が加入)



## ■これまでの検討の背景

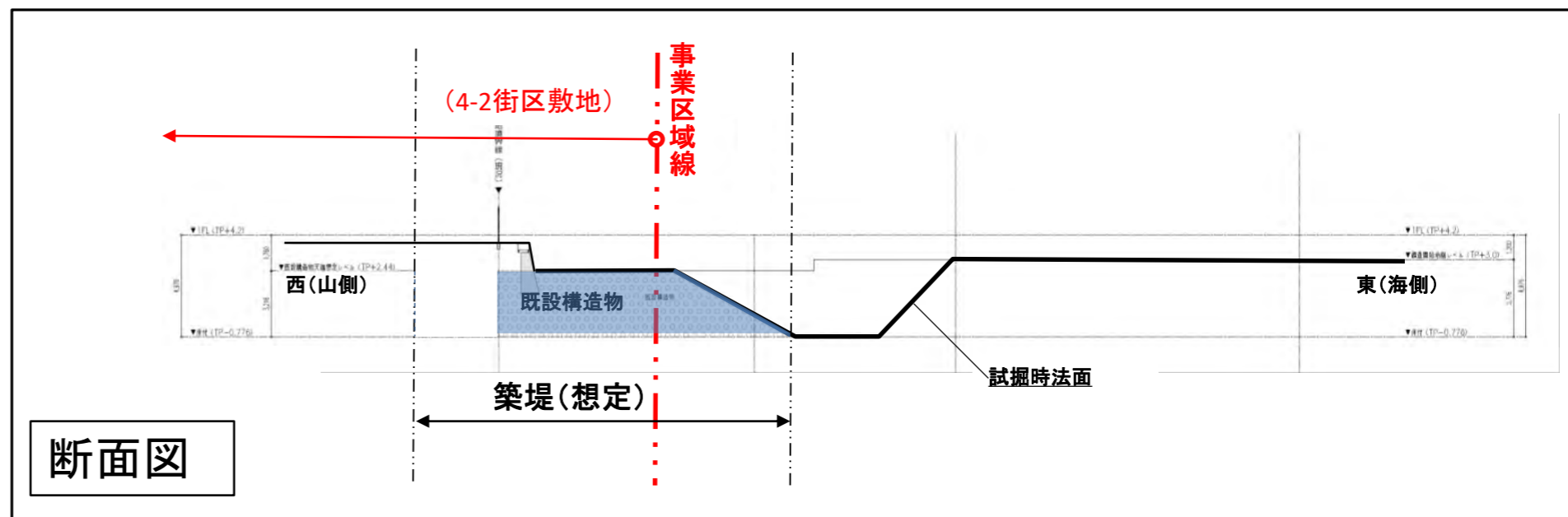
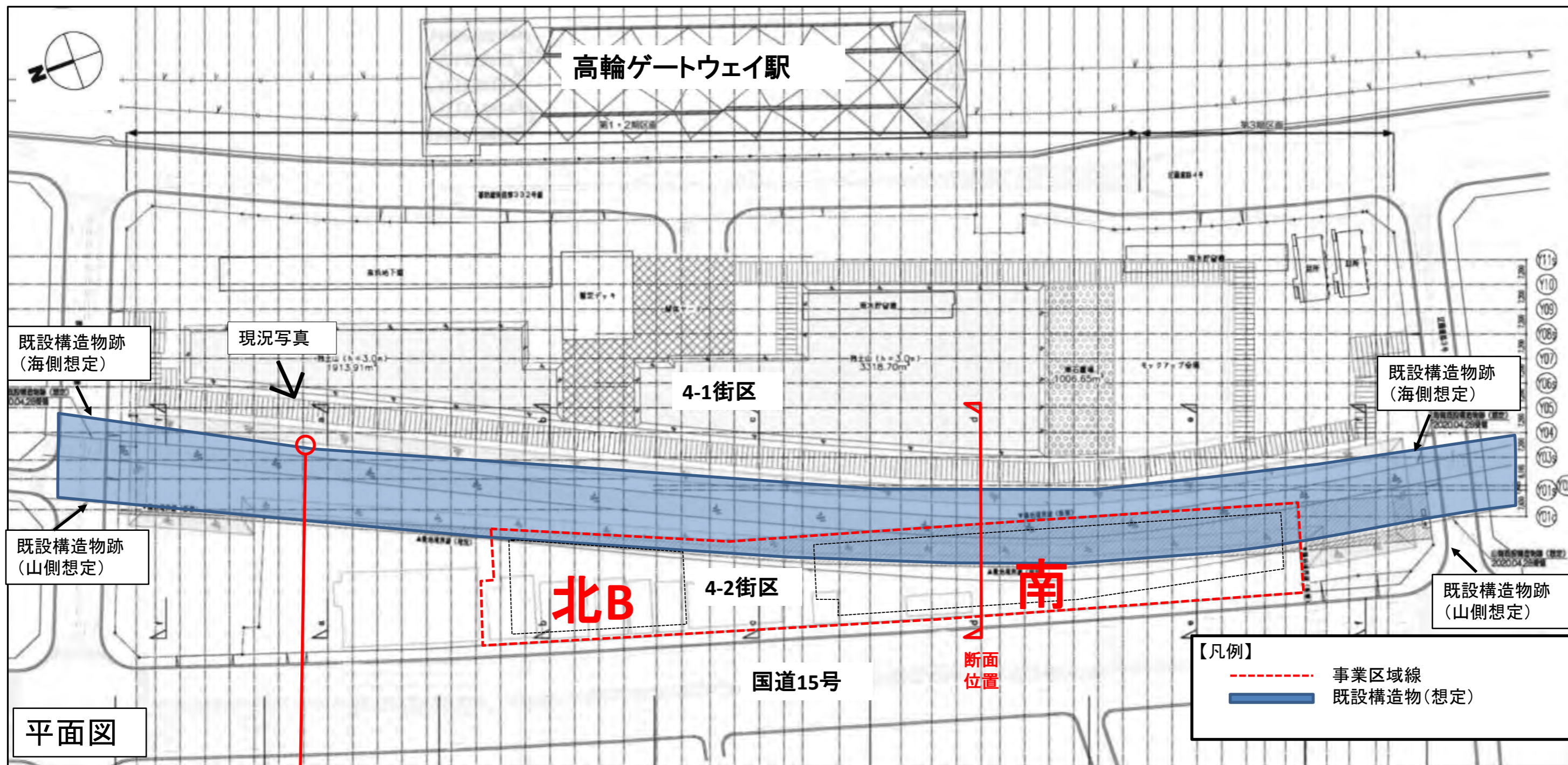
- ・当区域は国際交流拠点の形成に向けて、国道15号沿道市街地との一体的な土地利用を図り、集約的な高層化を図るエリアとして位置づけられていることを受け、行政からの一体的なまちづくりの要請を契機に、まちづくり勉強会・同協議会で計画推進の機運が高まり、より具体的に計画を進めるため、「品川駅北周辺地区市街地再開発準備組合」が設立されました。
- ・これまで、地権者の皆様で、当区域の「まちづくり」の在り方や「共同化」の方向性について、意見交換を丁寧に繰り返し、検討を重ねて現在の計画を策定し合意形成を行ってまいりました。

## ■現在の地権者の意向

- これまで、全地権者が準備組合に加入し、相互に協力しながら検討を進めてまいりました。地権者の皆様のご意向は下記の通りです。
- 【個人地権者】
    - ・現建物の耐震性や老朽化に危機感が高まっており、早期の事業推進及び生活再建を希望されています。
  - 【法人地権者】
    - ・建物の老朽化が進み、大規模修繕や建て替えが必要な状況で、早期の事業推進を希望されています。

## ■築堤の現地保存を前提とした場合の影響

- ・築堤を現地保存する場合、建物計画が成立せず、再開発事業自体が成立しません。
- ・旧耐震建物の更新が進まず、地権者の皆様や国道15号(特定緊急輸送道路)の地震時の安全確保に対する影響が懸念されます。





# 先端技術活用による「高輪築堤の継承」について

文化庁発行の「先端技術による文化財活用ハンドブック」「文化財の観光活用に向けたVR等の制作・運用ガイドライン」等を参考に、先端技術を活用した高輪築堤の次世代への継承に取り組みます。

< 高輪築堤における具体的な取組み例 >



**VR** VRとはVirtual Realityの略で「仮想現実(感)」または「人工現実(感)」と訳されます。コンピュータ上に写真やCG(コンピュータグラフィックス)などで人工的な環境(仮想世界)を作り出し、あたかも自分がその場にいるかのような感覚を体験できる技術です。時間や空間を超えて、まるで現実世界のように体験することができます。

最新の3D技術で習得したデータを活用して仮想空間を作り、自分があたかも明治期のその場にいるような疑似体験が出来るような取り組みを行います。

**AR** ARとはAugmented Realityの略で「拡張現実(感)」と訳されます。現実の風景にコンピュータで生成した情報を重ね合わせることで、現実世界を拡張する技術です。見ているものに情報(文字や映像)を効果的に付加できるため、過去の景色との比較や字幕ガイドなど、幅広い活用先が見込まれます。

現実世界の中に映像や文字などを加えることで、現在の景色のなかに当時の風景や調査等で得られた知見を、多くの方にわかりやすく伝えることが出来ます。

**高精細デジタルアーカイブ & 高精細レプリカ** 歴史的価値の高い美術工芸品などの文化財を、本物ながらに高精細なデジタルデータとして記録・保管することで、劣化・風化から守りつつ文化財の復元・再現やVR・ARなどにも活用できます。さらに、併せてレプリカを作製することで、本物を遠巻きに鑑賞する以上に質感や意匠など多くの情報を提供できます。

築堤の詳細な3Dデジタルデータを収集し、高精細なデジタルデータとして記録、保管することで、鉄道の歴史のほか、当時の鉄道技術・土木技術を未来へ継承します。

**位置情報測定システム** 利用者や端末がどこにあるかを測定できる技術です。代表的なものにGPS(全地球測位システム)やビーコン(位置取得用の電波発信器)などがあります。位置情報を組み合わせることで、例えばスタンプラリー形式での観光地案内アプリの実現といったように、現地への誘客促進や風遊時の情報発信などが実現できます。

位置情報を利用して、泉岳寺、大木戸門跡などの周辺文化遺構等とも連携したまち歩きイベント等を開催し、地域の歴史や文化を広く伝えます。



取得済みの3D点群データ

現地写真

最新技術である3Dレーザースキャナによる  
3D点群計測を実施中(1~4街区)

取得した詳細データで、技術的なアーカイブを構築します。またそのデータを展示手法にも活用します。



公園部でのイメージ

ARによりあたらしいまちのなかで  
当時の風景を再現します

まちのなかで高輪築堤や鉄道開業の風景を疑似体験できる  
仕組みをつくります



GPSの位置情報を活用したまち歩き  
イベントのイメージ

周辺を回遊する仕掛けをつくります  
駅からまちに出て、歴史や地域の魅力を  
体験できる仕組みをつくります

# 高輪築堤の記憶を継承する取組み

1872年(明治5年)



2024年～

高輪築堤は明治5年（1872年）に初の鉄道が開業した際、海上に築かれた鉄道構造物として残る日本の鉄道の起源である。

記録調査により取り出される築堤石等をまちづくりの中で連続的に修景や建物等に活用し、多くの方に見て触れて頂くことで、高輪築堤の記憶を次世代へ継承するよう検討を進めます。

高輪築堤の位置

高輪ゲートウェイ駅

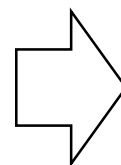
1街区

2街区

3街区

4街区

新しいまちづくりのなかで、築堤ライン上に築堤の記憶を埋め込みます



擁壁



景石



目印・サイン



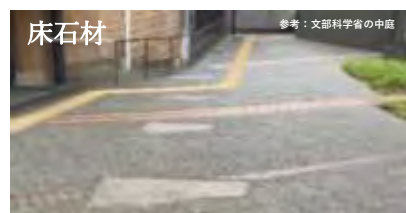
ファニチャ



水景



床石材



参考：文部科学省の申取

築堤ライン上などに、＜張り石＞＜裏込め石＞＜笠石＞などを再配置し、築堤を見て、感じて、触れることで築堤をまちのアイデンティティとして、未来に継承します。

## 懇談会の位置付け及び検討経過について

## ■ 懇談会の位置付け

高輪築堤調査・保存等検討委員会での検討・助言に向けて、築堤の調査・保存とまちづくり計画との調整のため関係者間で議論する場

## ■ 検討経過

## 第1回（2020年10月2日）

## ○2街区・3街区の保存方針について提案【委員・東京都・港区より】

- ・第7橋梁橋台部を含む前後80mの現地保存
- ・記録保存調査の中で移築保存に相応しい箇所があれば選定
- ・その他の部分は記録保存

## ○品川のまちづくりにおける築堤継承の考え方【JR東日本より：資料4-1】

- ・2街区公園部の現地保存・公開
- ・第7橋梁橋台部の移築保存

⇒ 検討事項：第7橋梁橋台部80mの現地保存の可能性検討・説明（JR東日本）

## 第2回（2020年10月9日）

## 第3回（2020年11月25日）

## 第4回（2021年1月25日）

## ○第7橋梁橋台部の現地保存の可能性について【JR東日本より：資料4-2】

- ・第7橋梁橋台部の現地保存の場合、3街区建物およびまちづくり全体計画が不成立
- ・法令や都市計画等の上位計画による制約から計画変更は困難

⇒ 検討事項：上位計画の見直しを踏まえたゼロベースにて第7橋梁橋台部80mの現地保存の可能性を改めて検討・説明（JR東日本）

## 第5回（2021年3月26日）

## ○第7橋梁橋台部の保存方針案について【JR東日本より：資料4-3】

- ・以下を前提に、保存とまちづくりの両立に向け関係者と連携して検討を進める。

[前提]

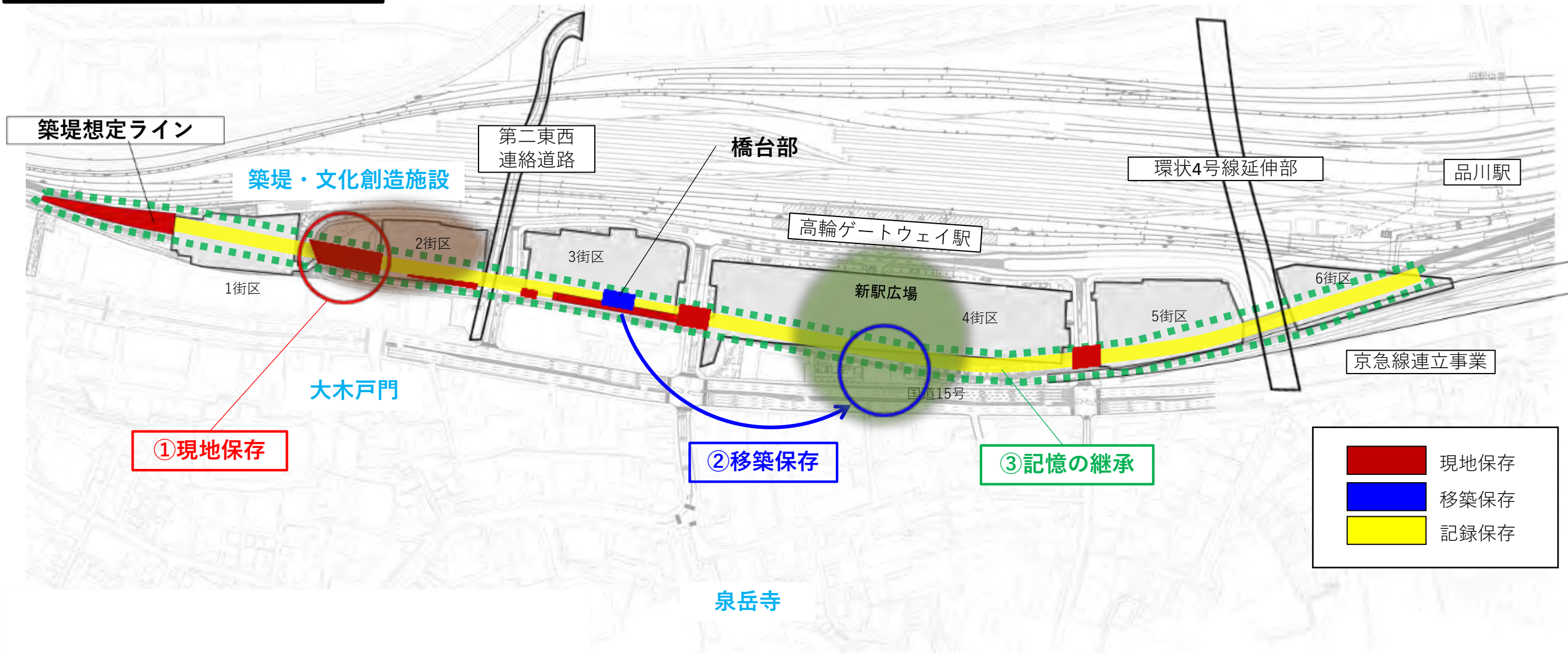
- ・1街区～6街区までの保存方針の決定
- ・2024年度まちびらき（I期）のスケジュール確保
- ・関連基盤整備事業やまちづくり全体との整合性確保
- ・調査・保存、建物計画変更に伴う費用負担等に対する支援

[JR東日本の考える保存方針案]

- ・第7橋梁橋台部及び2街区公園部の現地保存・公開
- ・道路下部等建物に支障しない部分の土中での現地保存（土中埋戻し）
- ・その他の部分は記録保存

⇒ 決定事項：委員会にてJR東日本の方針を文書で提示する

■ 築堤保存・活用計画案



**①現地保存**  
 まちの象徴である文化創造施設(2街区)の公園に保存することで、**築堤の価値向上・地域への貢献を実現する。**

**②移築保存**  
 まちの顔である新駅広場から繋がる国道沿いの広場に移築することで、多くの方に築堤を認知していただき、**築堤がまちの顔の一つとなる。**

**③記憶の継承**  
 築堤のあった**痕跡**をまちの中にちりばめることで、長さを楽しみながら、**新橋～桜木町へ繋がる歴史を感じられる空間**とする。

築堤石の活用      痕跡をボーダーで示す

**④学べるプログラム**  
 地域の情報を発信すると共に、駅からまちに出ただき、**歴史や地元の魅力を体験・学んでもらう。**

※今後、関係者等と計画の実現に向けた協議・調整を実施いたします。  
 現在の計画はイメージであり、関係者等との協議により変更になる場合もあります。

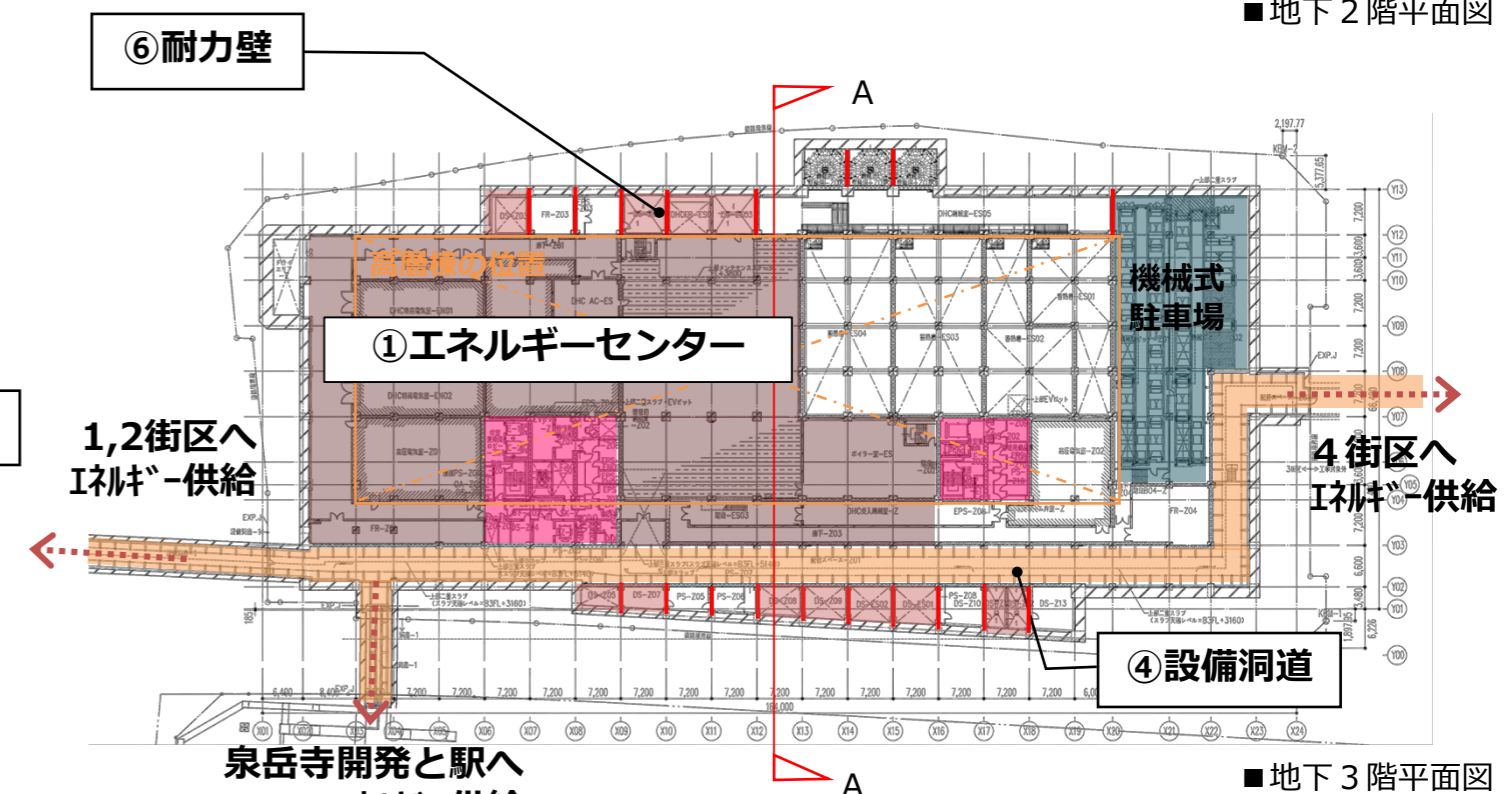
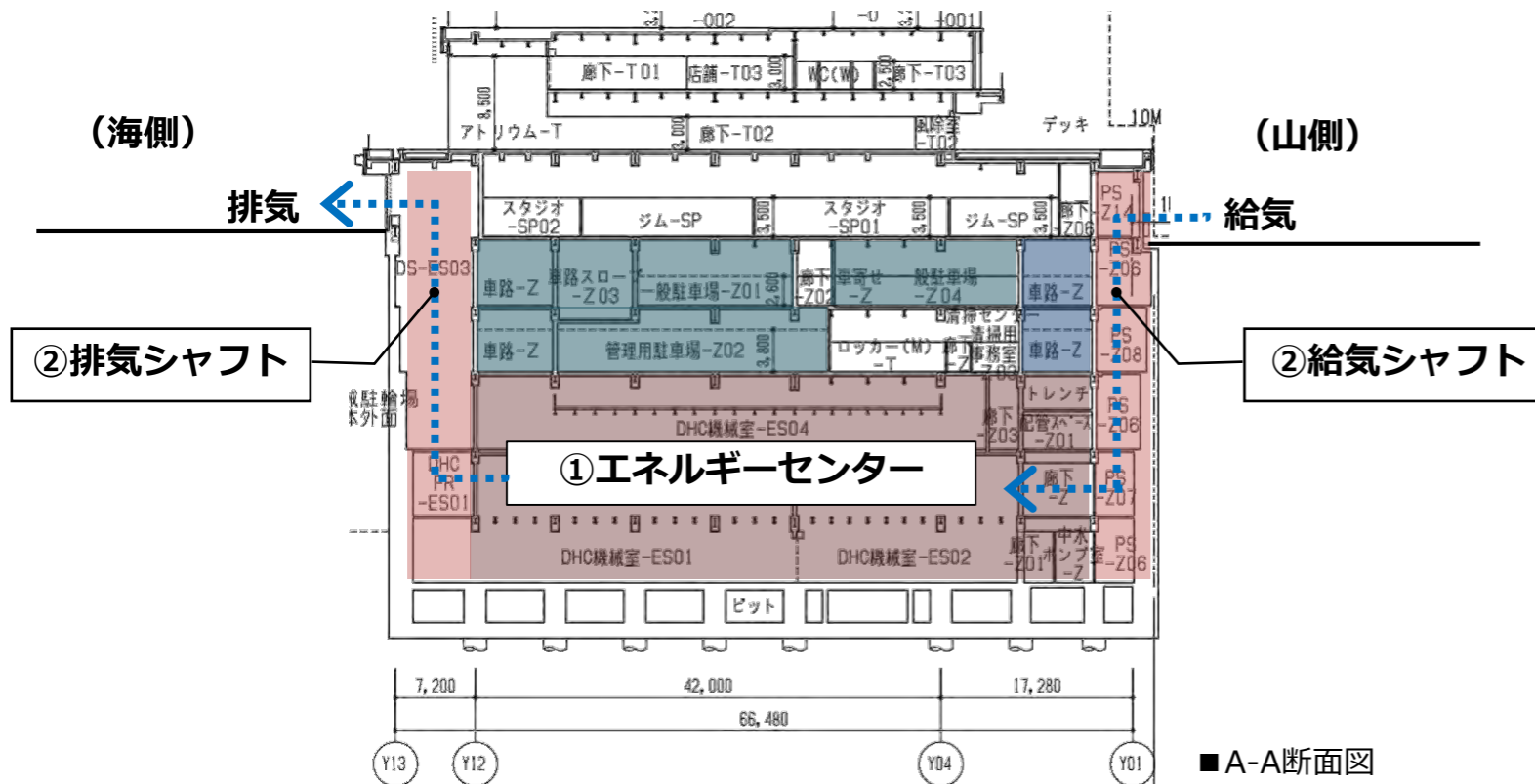
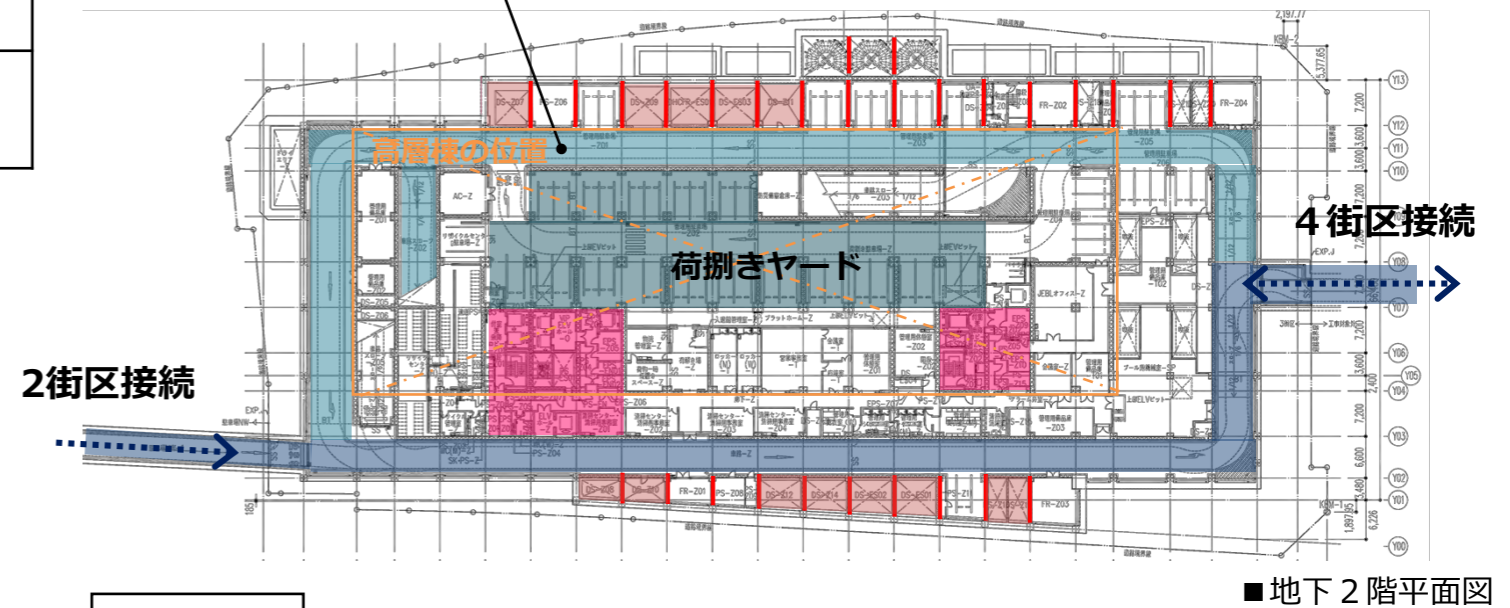
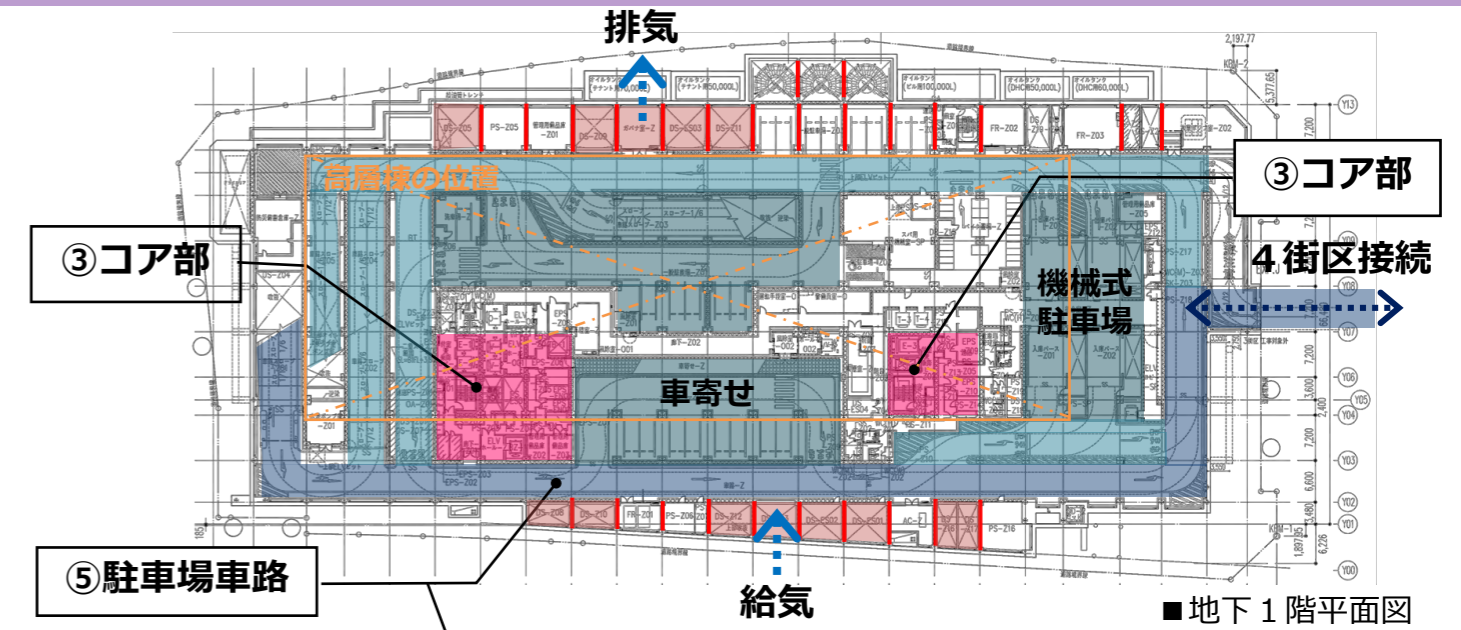
# 3街区の成立性について（第7橋梁部の扱いによる影響）

## 3街区建物成立の為の重要なポイント

①エネルギーセンター	エネルギー（温水、冷水）を作る場所
②給排気シャフト	エネルギーセンターへ空気を出し入れするルート
③コア部（縦動線）	重要な縦動線（エレベーター、階段等）上層のオフィス階への影響が大きい
④設備洞道	エネルギーを各建物へ送る配管ルート
⑤駐車場車路	まち全体の地下車路ネットワークを形成、駐車場効率化（CO2削減に貢献）
⑥耐力壁	建物を守る耐力壁

3街区の建物が成立しなくなると、

- 1、まち全体のエネルギーの計画が成り立たないため、すべての建物の設備計画の変更が必要となる
- 2、オフィスフロア縮小のため、ビルとしての採算性が取れなくなる。更に都市計画で定めた容積が活用できないため公共貢献の財源の確保が出来なくなる。



# 3街区の成立性について（第7橋梁部の扱いによる影響）

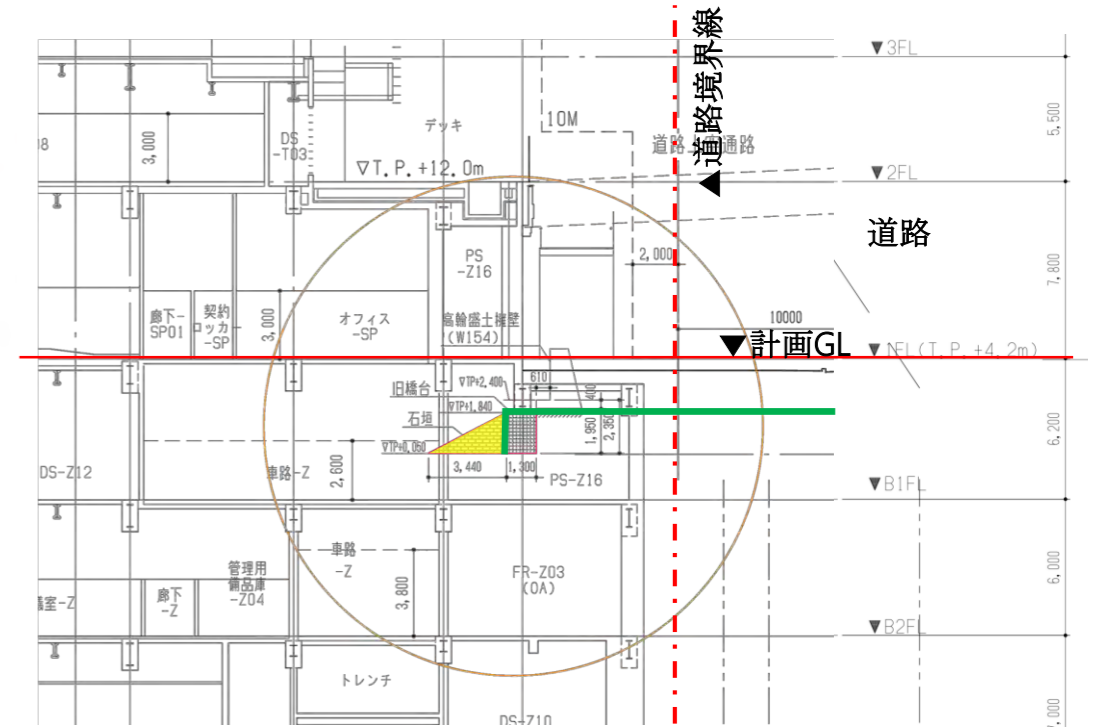
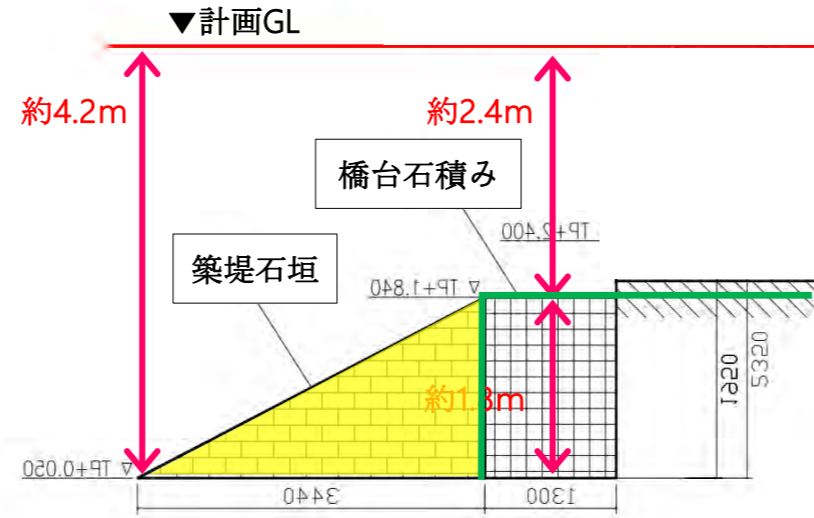
## 築堤と3街区建物との位置関係

### ■ 平面的な位置関係

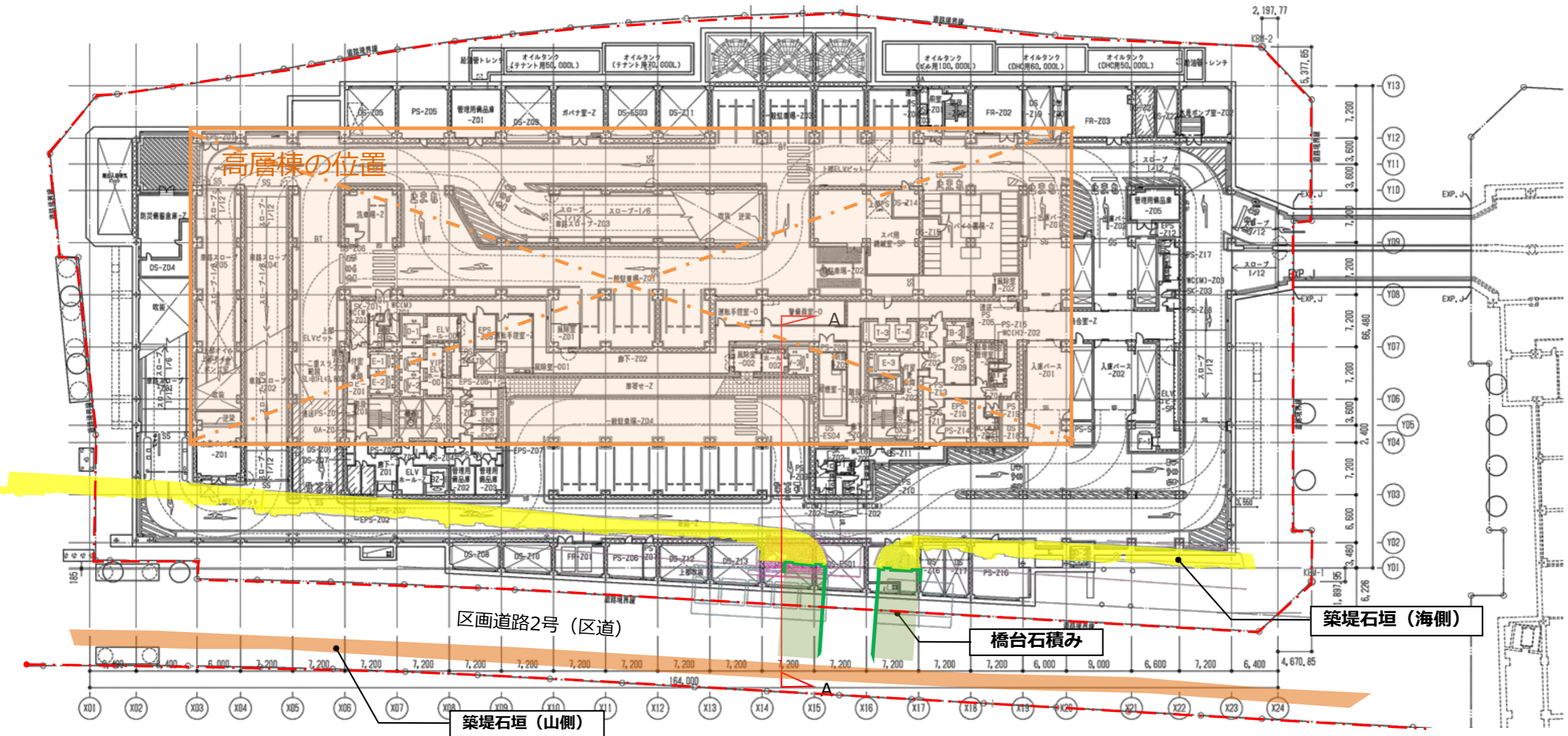
橋梁部は3街区の敷地西側、  
建物通り芯X14~15,Y00~02に橋梁部の北側、  
X16~17,Y00~02に南側が発見された。

### ■ 断面的な位置関係

橋台のレベルはT.P+1,840なので、グランドレベル  
(約TP+4.2)から約2.4m深い位置にある。  
石垣法面の下端はT.P+0.05なので、グランドレベル  
から約4.2mの深さにある。  
3街区建物の地下1階の中間部分に位置する。



■ 断面図

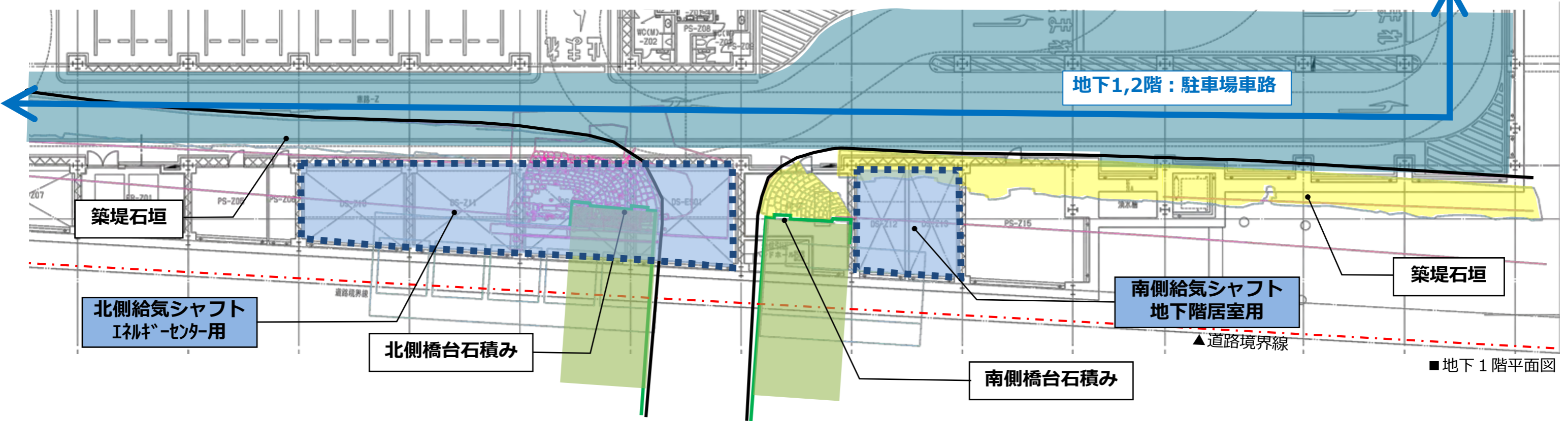


※CADによる重ね図  
■ 地下1階平面図

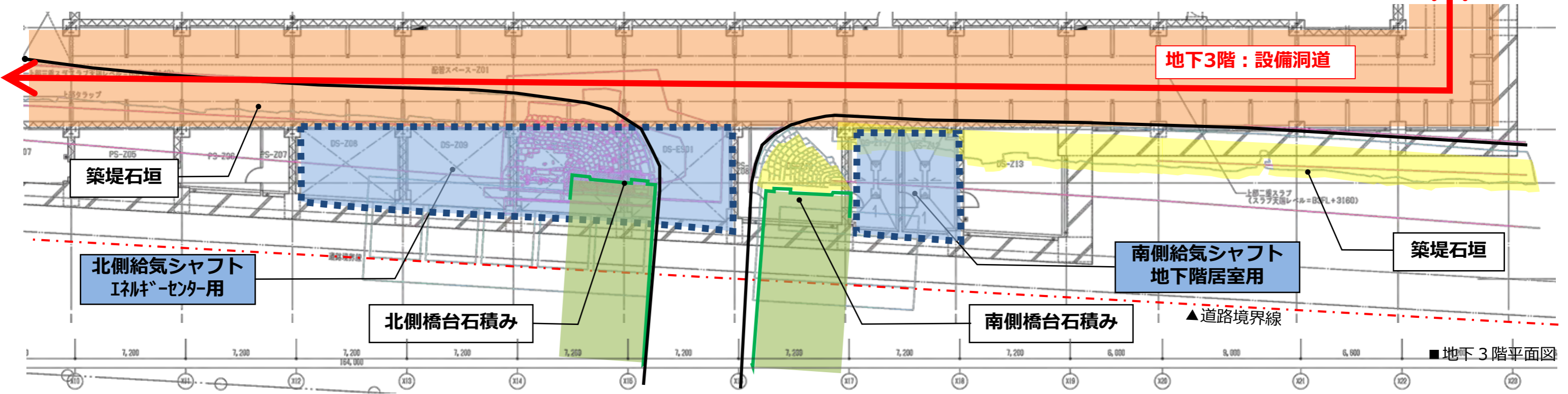
## 3街区の成立性について（第7橋梁部の扱いによる影響）

## ○「駐車場車路」「設備洞道」「給気シャフト」と築堤の位置関係

- ・地下1,2階の「駐車場車路」ネットワークと築堤が重なっている。
- ・建物と斜になっている位置関係のため、北側に行くほど重なりが大きく、南側に行くほど重なりが少なくなるが、築堤は全位置で重なる。



- ・地下3階の「設備洞道」と「給気シャフト」が築堤と重なっている。
- ・特に北側の給気シャフトはエネルギーセンター用のため影響が大きい。

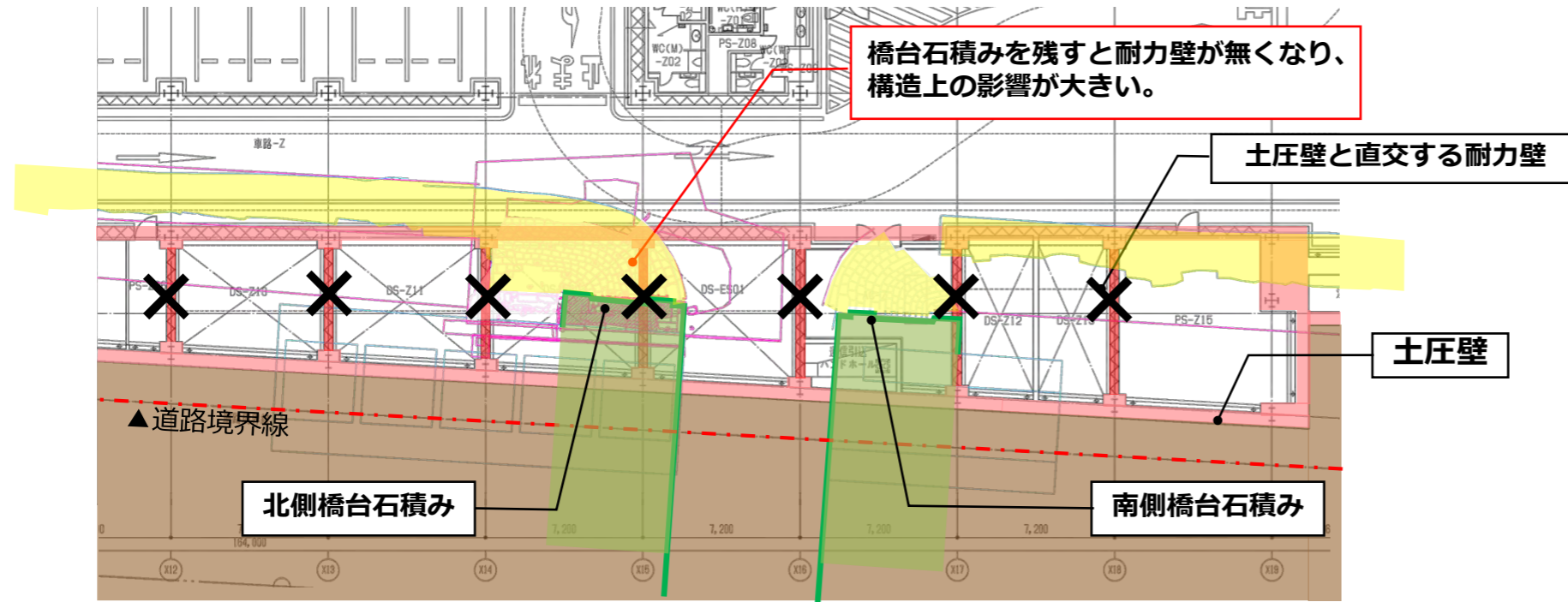


### 3街区の成立性について（第7橋梁部の扱いによる影響）

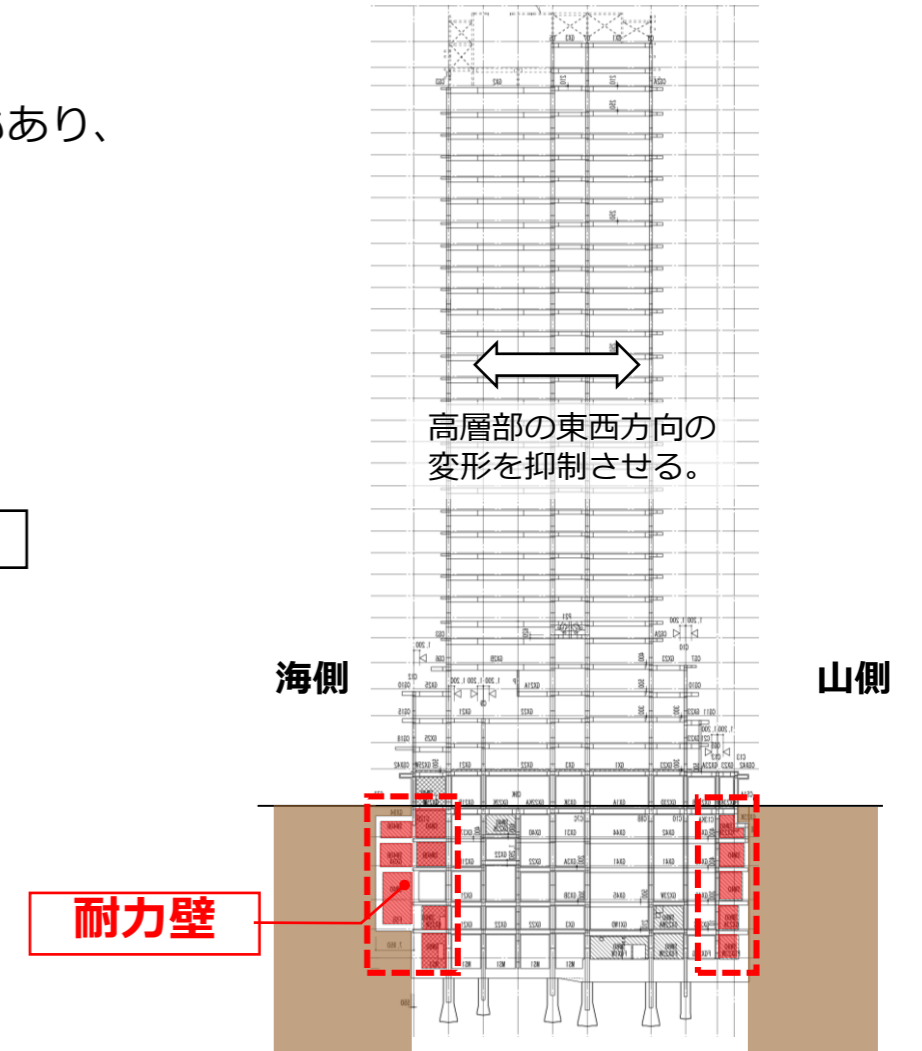
#### ○地下の「耐力壁」と築堤との位置関係

建物構造上必要な地下耐力壁に、築堤が重なっている。

特に土圧壁に直交する「耐力壁」は土圧を受けるだけでなく、高層部の東西の変形を抑えるためでもあり、地下耐力壁を複数減らすと建物の構造性能確保が難しくなる。



■地下1階平面図

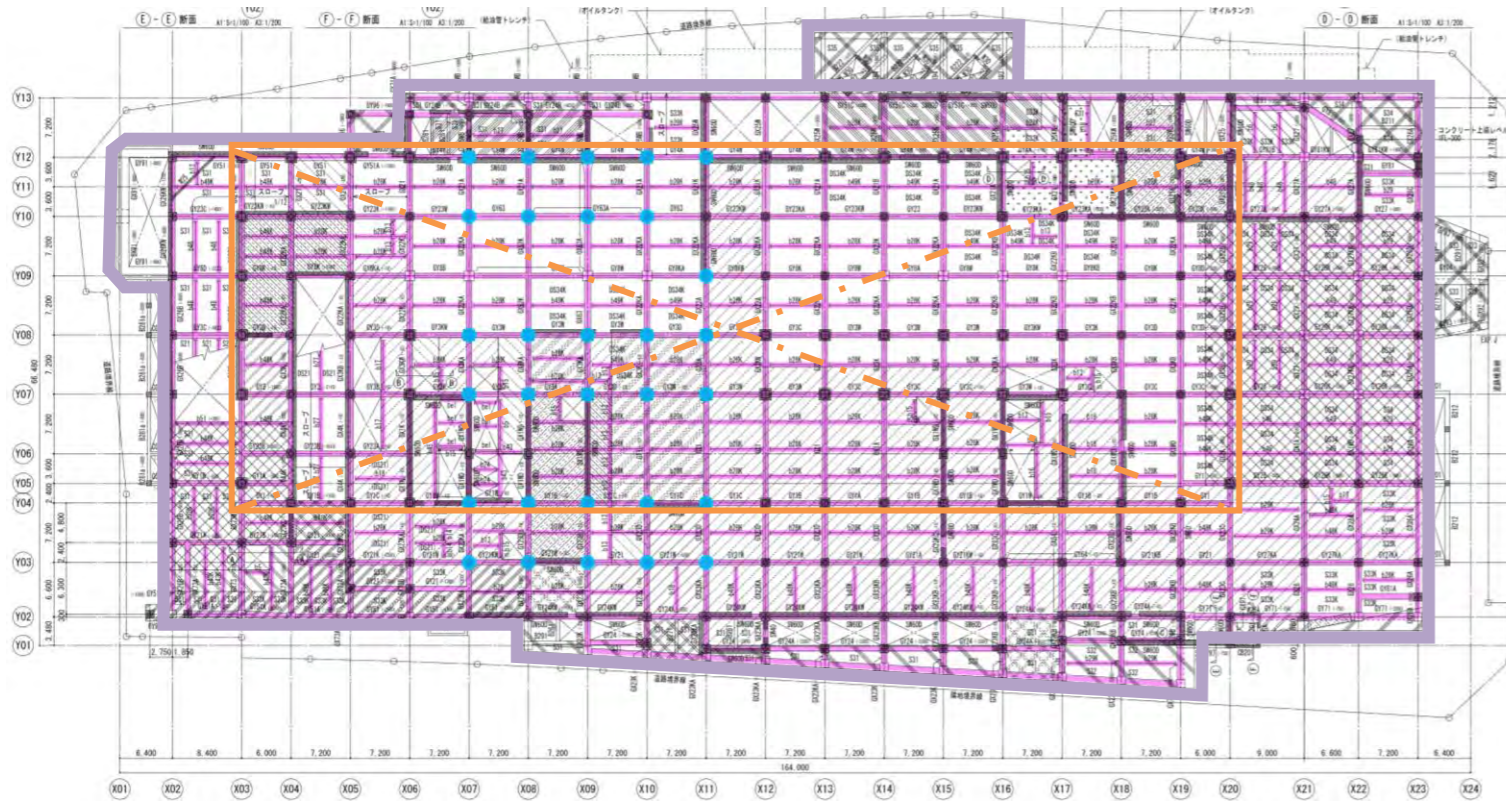




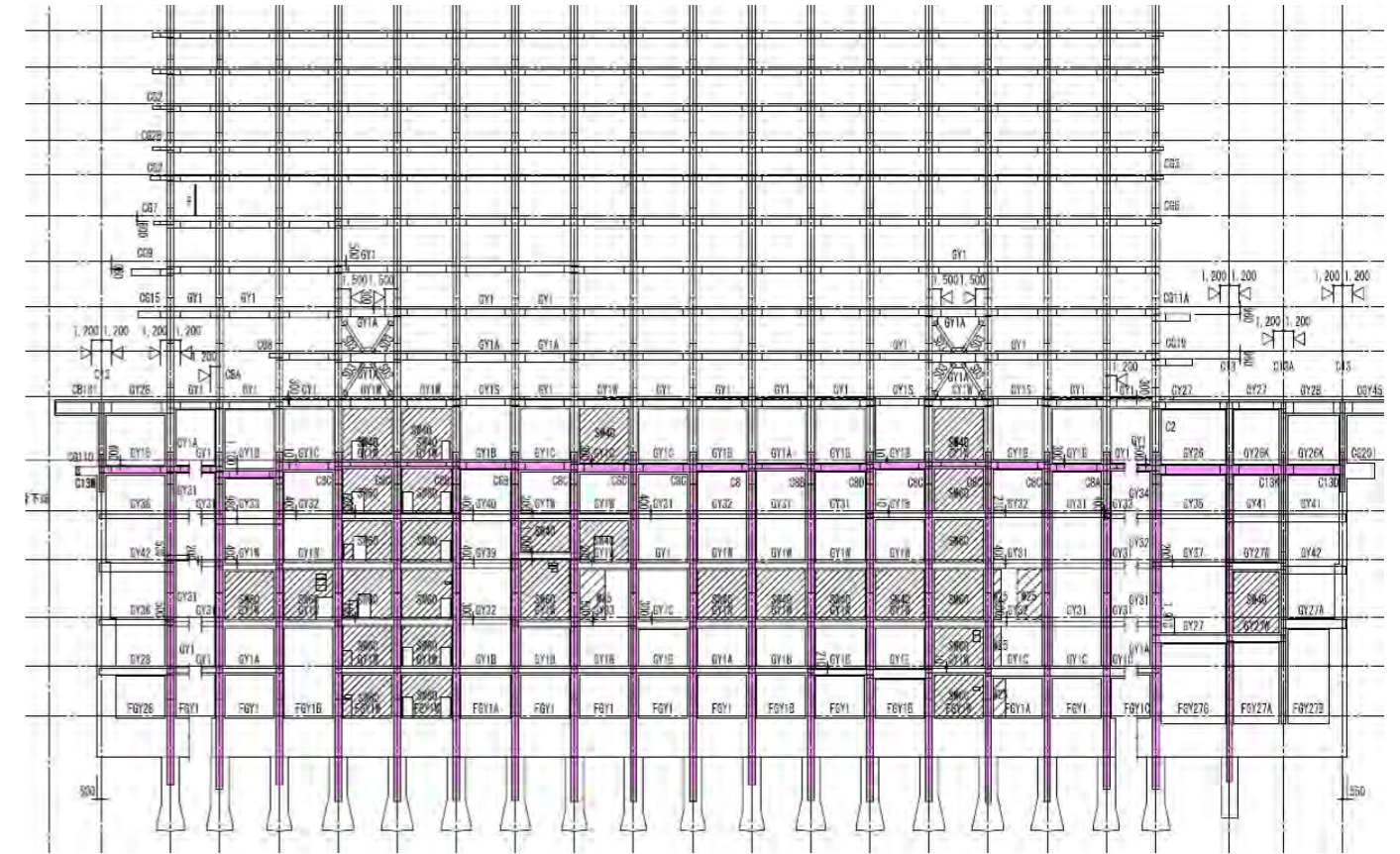
## 3街区の成立性について（第7橋梁部の扱いによる影響）

### 鉄骨製作進捗

既に下記の図の範囲で、鉄骨材（山留SMW芯材、構真柱、鉄骨梁）の発注・製作が進んでいる状況で、大幅な構造計画の変更は難しい。



平面図



断面図

凡例（11月1日時点）

- : 製作済みの構真柱
- : 発注製作済みの鉄骨梁
- : 発注製作済みの山留SMW芯材

### 施工、工期上の影響

築堤部の損傷を避けるためには、築堤上部での作業は避ける必要があり、当初予定して計画での施工方法では難しいため影響が発生する。

- ・ 築堤上部には、かつて軌道が敷かれ在来線の車両が通行してはいたが、列車走行に伴う荷重はレールを介した等分布過重として伝搬していたのに対し、工事に伴う重機作業においては直接的な荷重が加わってしまうことから、築堤が損傷しないと断定することは困難と思われる。

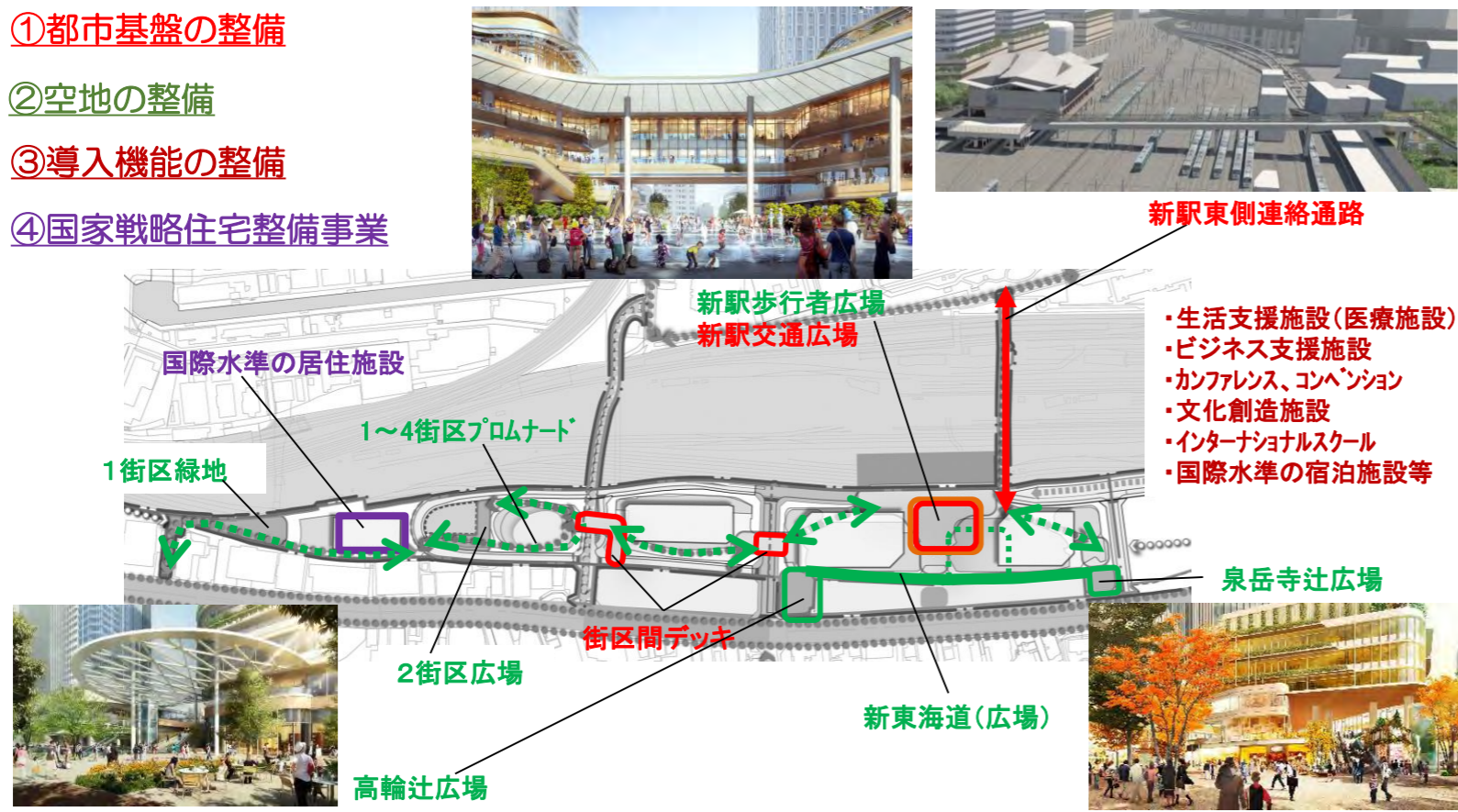
### 3街区の成立性について（第7橋梁部の扱いによる影響）

#### ■ 品川開発プロジェクト（第I期：1～4街区）における都市再生特別地区による事業スキームについて

本事業は、都市再生特区において **公共貢献** を行うことを条件に、その公共事業の原資を得るために **容積割増し** を受けるスキームで成り立つプロジェクトです。

#### 公共貢献メニュー

- ①都市基盤の整備
- ②空地の整備
- ③導入機能の整備
- ④国家戦略住宅整備事業



#### 容積割増し

(1～4街区全体)

割増し容積  
**+552%**

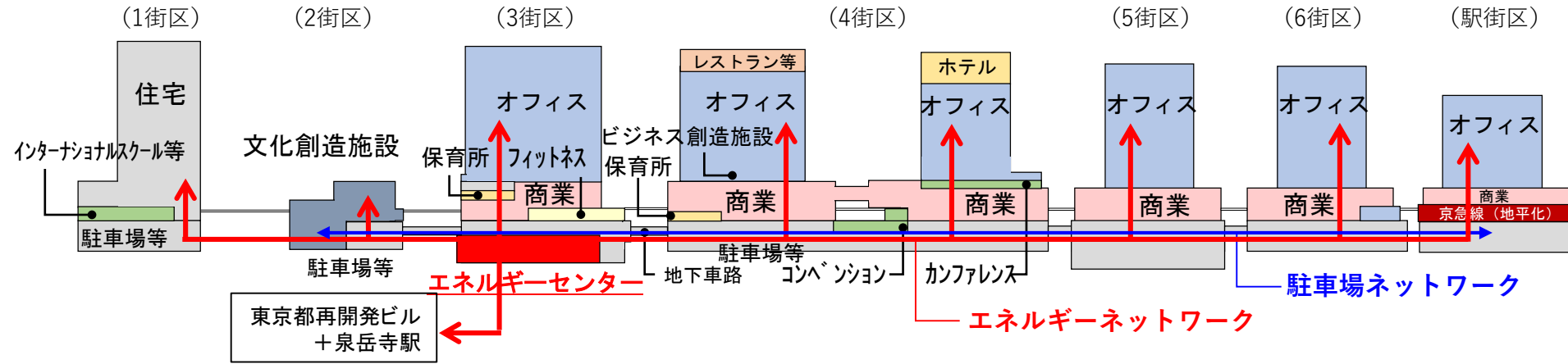
指定容積 408%

容積率  
960%

敷地面積：約72,500㎡



第7橋梁部

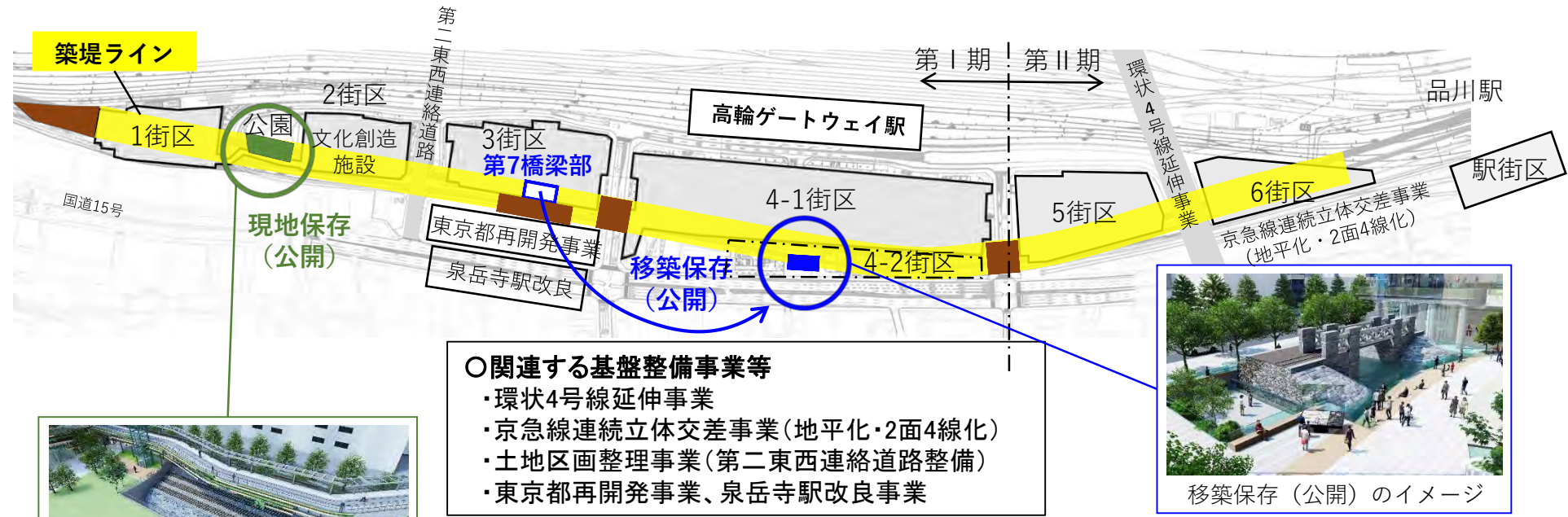


## 当社の計画 (第7橋梁部移築保存案)

### ○計画スケジュール

- 築堤調査
- ↓
- 工事着手
- ↓
- 2024年度 まちびらき(第I期)

- 現地保存 = 土中埋め戻し
- 現地保存 (公開)
- 記録保存
- 移築保存 (公開)



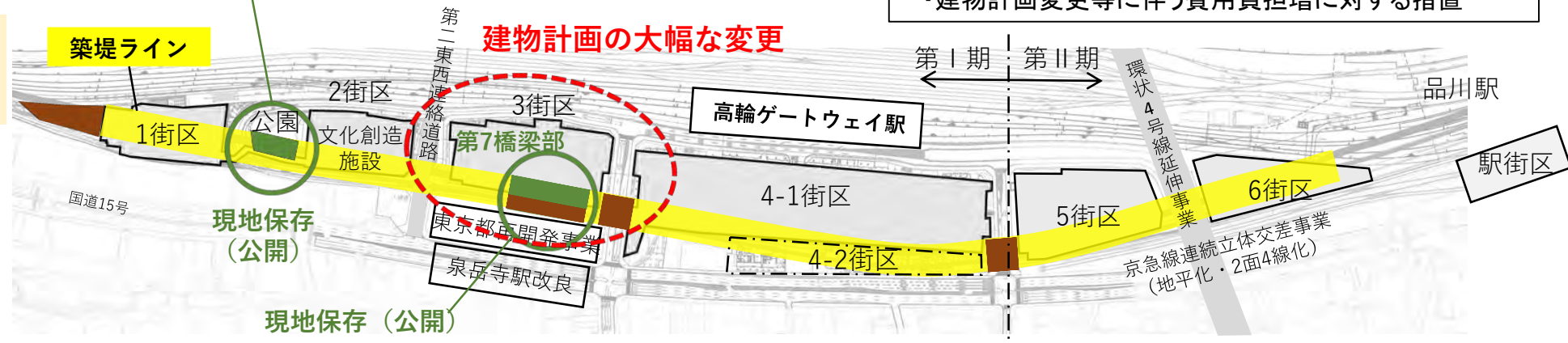
## 変更計画 (第7橋梁部現地保存案)

### ○スケジュール影響

2024年度まちびらきに支障を出さず、かつ全体の開発計画との整合性をとるためには国・都・港区の支援が必要



三代歌川広重「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」明治5~6年(1872~73年)頃



※公開に必要なとなる構造補強については要検討

# 高輪築堤の保存方針（1～6街区）

## 国家戦略特別区域計画（2016、2019年 内閣総理大臣認定）

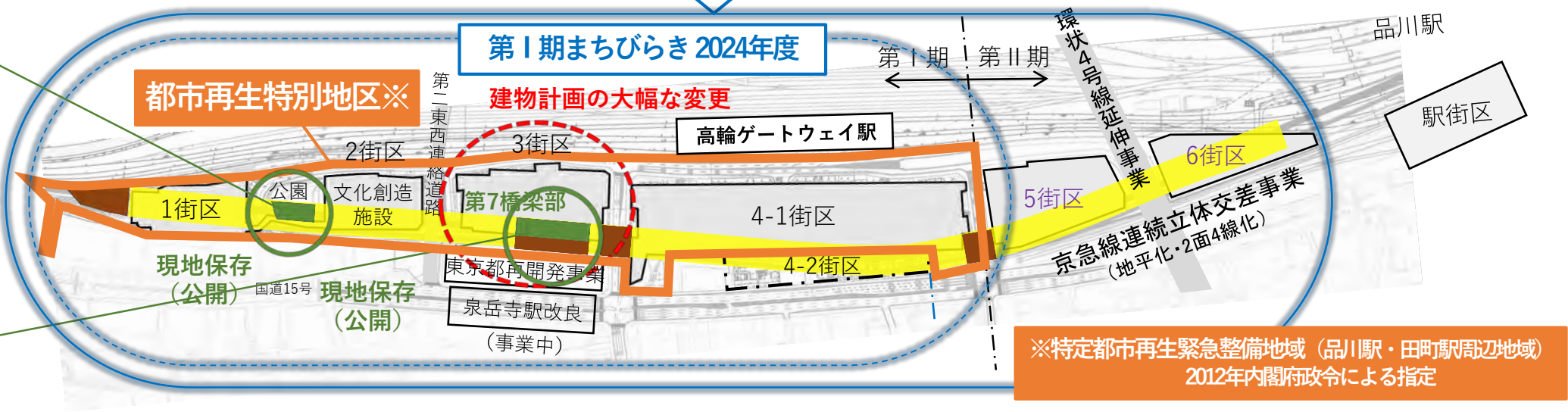
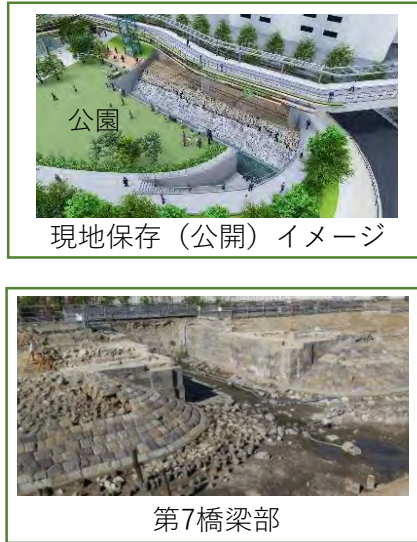
### 国際ビジネス交流拠点の形成に資する都市再生の推進 ～品川駅北周辺地区の都市再生プロジェクト～

- 国際競争力強化に資する特色ある都市機能を導入し、一体的なマネジメントによりまち全体で賑わい・交流を育む
- 国際交流の街の顔となる「品川新駅と街を一体的につなぐ歩行者広場」の整備
- 国際的な文化・ビジネス交流機能、外国人の多様なニーズにも対応する滞在・居住機能を備えた国際ビジネス交流拠点の整備



<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color: #4F81BD; border: 1px solid black;"></span> 現地保存 (公開)	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color: #8B4513; border: 1px solid black;"></span> 現地保存 (土中埋戻し)
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color: #FFD700; border: 1px solid black;"></span> 記録保存	

- 関連する基盤整備事業等(事業中)
  - ・環状4号線延伸事業
  - ・京急線連続立体交差事業(地平化・2面4線化)
  - ・土地区画整理事業(第二東西連絡道路等)
  - ・東京都再開発事業、泉岳寺駅改良事業



### 高輪築堤の保存と開発の両立を目指した保存方針（1～6街区）

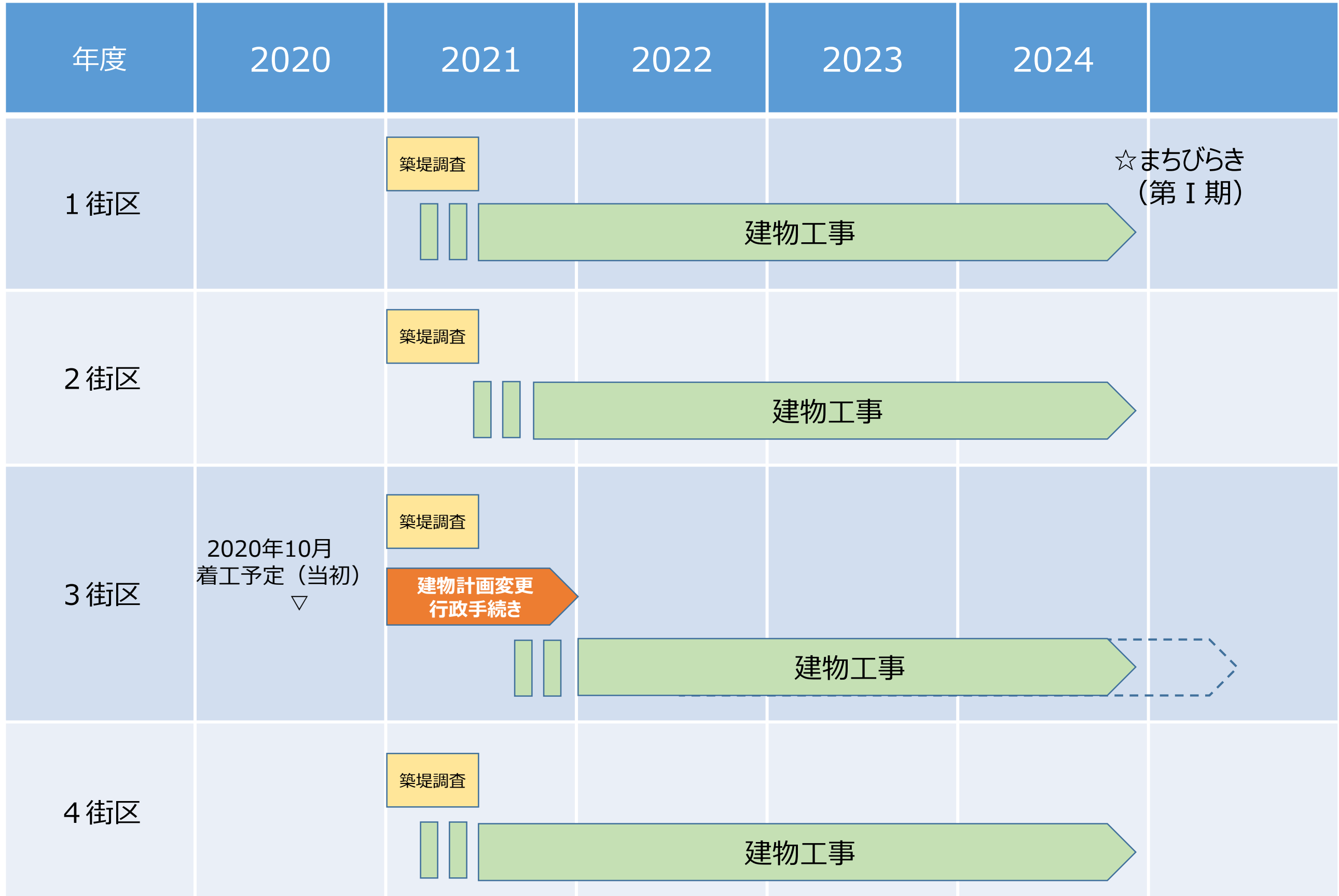
現地保存 (公開)	第7橋梁部 (3街区)	錦絵にも描かれた風景を開発と両立させながら現地で保存・公開する
	公園部 (2街区)	文化創造施設、公園と一体的に保存・公開する
現地保存 (土中埋戻し)	道路下部他	建物に支障のない道路下等は土中に埋戻して保存する
記録保存	その他全ての部分	調査を行い記録保存する 築堤の石等をまちづくりの中で活用し継承に取り組む



三代歌川広重「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」  
明治5～6年（1872～73年）頃

# 品川開発プロジェクト スケジュール

2009年 品川車両基地再編工事着手（全7回の大規模な線路切換を実施）、2020年3月 高輪ゲートウェイ駅開業



## 「高輪築堤跡の調査の方針について」に基づき調査範囲及び工程を作成する

2021年1月25日 高輪築堤調査・保存等検討委員会

### 8. 遺構別の調査方針

#### 石垣について

・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。

各街区所見	調査工区割の考え方	直行断面・縦断面位置の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・石積の大きさ変化</li> <li>・石積の積み方の乱れ</li> <li>・石積の目地位置の整い</li> <li>・石積の石の種類差</li> </ul>	石積工区境や補修痕を含む調査工区とする	直行断面：調査工区分けに合わせた調査位置とする 縦断面：築堤中心（土丹築土）を含む位置とする

### ○縦断面記録手順について

#### 記録手順（案）

築堤海側の調査を先行し、土丹築土層（築堤心材）を通る縦断面の記録を実施する

#### 【築堤海側の調査】

（築堤を調査区に分割）

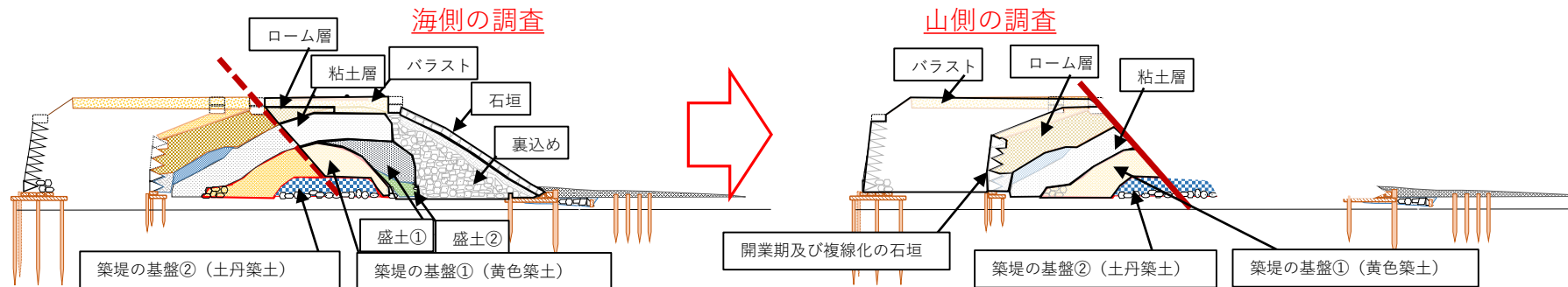
1. 海側の石垣を外し、裏込めとバラスト層の検出・記録
2. 裏込め、ローム層を掘削し、粘土層を検出・記録
3. 粘土層掘削後、盛土①②を検出・記録
4. 盛土①②を除去し築堤の基盤①（黄色築土）の検出・記録
5. 築堤の基盤①（黄色築土）を除去し築堤の基盤②（土丹築土）の検出・記録

（縦断面図作成）

#### 【築堤山側の調査】

6. 3線化時の盛土、バラストを撤去し開業期の石垣の検出・記録
7. 開業期及び複線化の石垣、盛土の撤去
8. 開業期のローム層の断ち割り。横断面の観察
9. ローム層を掘削し、粘土層の検出・記録
10. 築堤の基盤②（土丹築土）の検出及び記録作成
11. 築堤の基盤②（土丹築土）の掘削

※調査手順等は港区と調整を行い進める

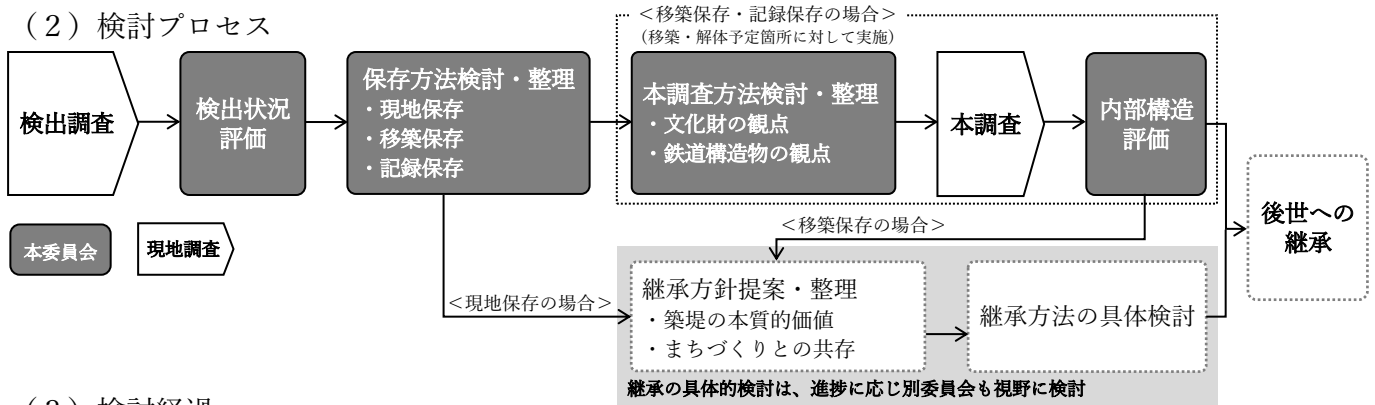


## 「高輪築堤調査・保存等検討委員会」における調査・保存方針検討経過と総括（案）

## (1) 委員会の目的（設置要綱第2条）

委員会は、品川駅北周辺地区土地区画整理事業区域等において発見された高輪築堤その他文化財に関し、文化財及び鉄道構造物の観点から、調査方法及び保存方法等について検討し、必要な助言を行うことを目的とする。なお、本委員会で扱う調査とは、検出調査及び本調査を示すものとし、保存とは、現地保存・移築保存・記録保存を示すものとする。

## (2) 検討プロセス



## (3) 検討経過

## &lt;文化財的価値&gt;

- ・国指定史跡「旧新橋停車場跡」と一連
- ・日本の近代化土木遺産を代表する遺跡
- ・鉄道史、地域史における貴重な遺跡

## &lt;鉄道構造物的価値&gt;

- ・近代土木技術の発達を知るうえで、記録等が乏しい当時の設計、施工方法等が確認できる重要な鉄道構造物
- ・学術的・土木技術的価値を明らかにする意義は高い

検討経過	主な議題	検討結果
委員会における検討課題	① 事業者協議を踏まえた保存方法の検討・取りまとめ ② 保存方法（上記①）に必要な調査方法の検討	
第1回 (2020年9月18日)	●検出調査結果及び評価（2・3街区）	●委員等による保存方針作成（2・3街区）
第2回 (2020年11月9日)	●委員等による保存方針（2・3街区）提案 ・第7橋梁橋台部の前後80m現地保存 ○JRによる記録保存調査方法提案	●結論ではなく協議の出発点 ⇒ 今後事業者との協議を実施 ○委員等による調査方針（橋台部除く）作成
第3回 (2021年1月25日)	●委員等による調査方針（橋台部除く）提案 ・調査に関する理念・指針を示すもの	● <b>調査方針（記録保存調査）取りまとめ</b> ⇒ 保存方針取りまとめ後の調査着手に向け、区教委が仕様書等を準拠して作成
萩生田文部科学大臣現地視察（2021年2月16日） 「開発と保存を両立させながら、現地で保存・公開できるよう検討頂きたい。」		
第4回 (2021年3月3日)	●検出調査結果及び評価（1・4街区） ○保存方法に関する議論	●委員により保存方針作成（1・4街区） ○流動的な状況となり基本的に保留
第5回 (2021年3月31日)	●委員による保存方針（1～4街区）提案 ・第7橋梁橋台部の前後80m現地保存 ・信号機跡を含むできるだけ長い区間を現地保存（4街区） ○JRによる保存方針（1～6街区）提案 ・保存と開発の両立前提 ・公園隣接部約40m現地保存（2街区） ・第7橋梁橋台部の前後80m現地保存 ・信号機跡部は移築保存（4街区）	●○保存方針取りまとめに向けた必要事項 ・4街区検出調査結果の公表（区教委） ・現地見学会開催（JR・区教委） ・保存方針決定に至る委員会議論の公開
第6回 (2021年4月14日)	(14日議題)	(14日結果)

## (4) 総括（案）

（今後とりまとめ）