

第7回 高輪築堤調査・保存等検討委員会

日時：2021年4月19日（月）17:00～

場所：JR 東日本現地会議室

次 第

- (1) 開会
- (2) 第6回委員会（4/14）の議事録確認 【資料 1】
- (3) 保存方針について
 - ・ 4街区の現地保存可能性検討（中間範囲の検討） 【資料 2-1】
 - ・ 補助線街路 332 号線周辺断面検討 【資料 2-2】
 - ・ 4-2 街区建物変更による現地保存可能性検討 【資料 2-3】
 - ・ 土中保存範囲について 【資料 2-4】
 - ・ 高輪築堤の調査・保存等に関する当社方針について 【資料 2-5】
- (4) 懇談会の位置付け及び検討経過について 【資料 3】
- (5) 高輪築堤の本調査（記録保存調査）の実施について（調査区の考え方） 【資料 4】
- (6) 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 【資料 5】
- (7) 本委員会での議論内容とりまとめ及び公開
 - ・ 委員会における検討経過と総括 【資料 6-1】
 - ・ 議事内容公開までの流れ 【資料 6-2】
- (8) その他
- (9) 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6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4月14日（水）15:00～18:00
- 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5回委員会（3/31）の議事録確認
- ・ 資料2：4街区調査成果公表・現地見学会等報告
- ・ 資料3：保存方針について
 - 資料3-1：4街区建物計画の成立性
 - 資料3-2：4街区周辺の道路整備等について
 - 資料3-3：高輪築堤の調査・保存等に関する当社方針について
 - 資料3-4：まちづくり計画について
 - 資料3-5：2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3-6：3街区建物の計画変更に向けた検討方針
 - 資料3-7：4-2街区再開発計画について
 - 資料3-8：先端技術による高輪築堤の継承
 - 資料3-9：高輪築堤の記憶を継承する取組み
- ・ 資料4：懇談会の位置付け及び検討経過について
- ・ 資料5：高輪築堤の本調査（記録保存調査）の実施について
- ・ 資料6：本委員会での議論内容とりまとめ及び公開

2 議事要旨

(1) 開会

- ・ 4/6 JR 社長定例会見の内容について、あたかも保存方針が決まったと社長が言及したかのような報道がなされ、委員の先生、オブザーバー、関係機関の皆様にご心配・ご迷惑をかけ、お詫び申し上げます。(JR)
- ・ 前回委員会におけるオブザーバーの追加・承認、4月に人事異動を踏まえ、検討体制名簿を更新した。(事務局)

(2) 第5回委員会(3/31)の議事録確認

- ・ 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)
⇒配布した開催記録で確定

(3) 4街区調査成果公表・現地見学会等報告

- ・ これまでの調査成果をもとに、港区が1～4街区までの調査概報を作成し、JRの了解を得たうえで、公表することを検討いただきたい。(谷川委員長)
- ・ 今後、引き続き発掘調査が行われていく中で、大規模な見学会を開催いただきたい。
(谷川委員長)
⇒港区と連携して、6月に開催することを検討中である。現場の状況を見ながら、前向きに検討したい。(JR)

(4) 保存方針について

- ・ 「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」という我々の意見を踏まえた形で、検討案を提示いただきたい。(谷川委員長)
- ・ 4街区は、日本で最初の信号機跡であることが非常に重要であるとともに、高輪築堤の鉄道らしい景観という要素もある。現状、380m 全エリアの現地保存の検討があり、その次が、信号機跡の部分保存の検討となっているが、その間の検討をしていただきたい。(谷川委員長)
⇒信号機跡の現地保存が難しいため、周りを含めた現地保存も難しいという検討結果となっているが、検討が飛んでしまっているように見えるため、追加する。(JR)
- ・ 4-1 街区の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について、概算工事費の追加分がどの程度になるか、国と相談可能かを含め、検討してはどうか。
(古関委員)

- ⇒工期や工事費の検討は可能であるが、法律的に建設できない計画になってしまう。(事務局)
- ⇒必ず費用負担の支援があるという前提で議論を行うのはなかなか難しいと思っている。(JR)
- ・ 4-2 街区について、建物の位置を全体的に北側に寄せ、南側の空間地で築堤を残すことは不可能なのか説明いただきたい。(谷川委員長)
⇒不可能である。説明資料を作成する。(事務局)
 - ・ 4 街区の移築保存に関して、以前信号機のみを切り取ることは意味がないと発言されていたが、景観を彷彿とさせる長さはどの程度なのかを検討するところから始まるのではないか。文化財的な価値を念頭に置いたうえで、移築を検討することが重要である。(谷川委員長)
⇒移築保存の規模、VR 等の兼ね合い、技術的な可能性、移築先の場所も含め、勉強していきたい。移築保存でよいとなれば、様々な助言をいただきたい。(JR)
 - ・ 4 街区の北側・南側の歩行者広場空間を上手く利用できないか、今後検討をお願いする。(小野田委員)
 - ・ 4 街区の風景は、海岸の曲線が見え、最も築堤らしいという意味で、グーグルの貸出案内所やイベント開催など、拠点として活動していきたいと考えている。一方、まちの中の様々なところで、AR 技術という現在の風景と仮想空間を合わせる技術を用い、仕掛けをしたい。(事務局)
 - ・ 3D 記録について、JR のまちづくりの一環の中での活用とともに、発掘調査の記録保存という側面もある。港区や専門家と連携いただきたい。(谷川委員長)
 - ・ 委員会の結果や議事録をどのように公表するのかという問題をあわせて、一定の方向感を取りまとめる必要がある。少なくとももう1度委員会を開催すべきである。(谷川委員長)
 - ・ 資料 3-3 下から 7 行目について、①と③を「前提に」という表現があるが、見直した方がよいのではないか。(老川委員・谷川委員長)
⇒「前提に」という表現は見直しを検討する。対立構造ではなく、このような考えがあるからこそ、第7橋梁部の委員からのお考えに対してもご提案ができるという趣旨である。
 - ・ 国の史跡に指定していくということと、それをどのような形で整備していくかという、スケジュール感をもってやっていただきたい。(谷川委員長)
 - ・ 第7橋梁部の 80m の南側の部分で記録保存を行うとなると非常に狭く長さが短い。ここにはデッキが入ると伺ってはいるが、どうにかならないのか。(谷川委員長)

(5) 懇談会の位置付け及び検討経過について

- ・ 3/3 の検討委員会の後の懇談会の内容を追記すること。(谷川委員長)
- ・ JR の提示資料のみの整理となっているため、委員から提示した資料も追記すること。(谷川委員長)

- ・ 懇談会の議論の内容についても、JR、都、区のメモを突き合わせ、整理しておけるとよい。(谷川委員長)

(6) 高輪築堤の本調査（記録保存調査）の実施について

- ・ 調査区の割り方について、検討結果をうかがったうえで、意見を申し上げたい。(谷川委員長)
- ・ 調査方法に関する文書に基づき、港区に調査マニュアルを作成いただきたい。街区ごとについては、調査担当者と調査方法を詰めていく必要がある。(谷川委員長)
- ・ 粒度試験、地耐力試験、密度の把握、締固め試験などが行えるとよい。(小野田委員・古関委員)

(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

- ・ 5・6街区に関しては、現状の実態がよく分からないため、保存等の方針について検討する材料がない。引き続き検討・協議が必要である。(谷川委員長)
- ・ 今後、保存方針を決定する際、環状4号線、京急部分を切り離して考えることが可能なのかという部分が、1つの議論になっていく。文化庁、都、区で検討していただきたい。(谷川委員長)
- ・ 環状4号線、京急部分を先行する論理があるか。調査結果を含め、検討していく必要がある。(谷川委員長)

(8) 本委員会での議論内容とりまとめ及び公開

- ・ 検討委員会で一定の結論がでたとすると、できるだけ早い段階でプレスリリースを含めて行わなければいけない。それに間に合うかどうかは分からないが、資料を全面的に公開する形になると思う。その場合、事業者としての立場、委員としての立場というものがあるとおもうので、我々も意見を公表する方が良いのではないかなと思う。(谷川委員長)
 - ⇒異論はない。委員会で意見をとりまとめ後、速報性、なるべく早い時期に、案を確認いただいた後JRとしてプレスリリースさせていただきたい。現時点では、JRのHPに公開する予定であり、港区との具体的な連携方法は検討中である。(JR)
 - ⇒検討委員会としても基本的に公開することを考えており、委員会として独自に行うということでお認めいただきたい。JR、港区、委員会としての公開をできる限り同時に行うべきである。(谷川委員長)
 - ⇒原則として全面的な議事録の公開に向け準備を進めるが、属人名入れたまま公開するのかなど、意見をいただきたい。速やかな公表・公開に向けて、協力をお願いしたい。(JR)
 - ⇒速報性のある情報の公開、議事録等の公開という2段階の方向性で了解いただきたい。

時期・方法に関してはもう少し詰めていく必要がある。(谷川委員長)

(9) その他

- ・ 日大教授の伊東孝先生と青山学院大学教授の高嶋修一先生を委員に追加することを提案する。(谷川委員長)
⇒検討する。(JR)
- ・ 次回委員会は、論点を4街区の扱いについて、街区と街区の間の発掘調査していない部分の保存方針について、最終的な決着がついた後の公表の方法やタイミングについてとし、4月19日(月)17時~とする。

3 議事録

3.1 開会

- (事務局) 第6回 高輪築堤調査・保存検討委員会を開催する。資料の一部は、準備ができ次第、順次配布する。冒頭、時間をいただきたい。
- (JR) 常日頃、指導いただき感謝する。4/6 JR 社長定例会見の内容について、委員の先生、オブザーバー、関係機関の皆様にご心配・ご迷惑をかけており、お詫び申し上げます。社長定例会見は、会社の広報活動の一環として、月1回定例的に行っている会見で、施策の説明や質疑の場である。当日は、当社より情報を提供した後の質疑の際に、複数の報道機関の記者より、高輪築堤に関して、3月の自民党 議員懇話会における議論の内容について問い合わせがあったため、第2回 議員懇話会において JR がヒアリングを受けた場に社長が出席した際の、1つの案として回答した内容を説明した。あわせて、有識者による議論を行っているところであり、決定しているものではないことを強調し、回答に応じた。結果的に、報道機関に取り上げられた際、あたかも保存方針が決まったと受け取られるように報道がなされたことから、趣旨を十分に伝えることができていない状況であったと認識している。常日頃、報道機関とはコミュニケーションを取りながら、十分に気をつけているが、今回のような取り上げられ方をされ、非常に残念である。特に、委員の先生方にはご迷惑をおかけし、重ねてお詫び申し上げます。高輪築堤は重要な案件であり、今後の報道機関との関係においてさらに襟を正して取り組んでいきたい。高輪築堤の調査・保存につきましては、検討委員会にて委員の皆様にご検討いただいている段階であることは十分理解している。議論をしっかりと進めていくべく、委員の先生方にはそれぞれのご専門の立場でのご見識等に基づき、高輪築堤の在り方について、引き続き貴重なご意見・ご助言を頂きますことをお願いしたい。いずれにしても、結果として、社長の会見内容に関する報道により、大変ご迷惑をおかけし、お詫び申し上げます。
- (谷川委員長) この報道に対して、非常に驚いた。承知の通り、本委員会で委員の見解を提示し、JR を中心とする事業者と協議を行っているところである。有識者の検討を待っているという状態であっても、協議中の当事者が自分の見解を一方的に話すことはアンフェアである。それが許されるのであれば、協議中ということ为前提にして、本委員会の委員の見解を報道機関に公表することが許されることになる。結果的にこのようになったのかもしれないが、よろしくないため、冒頭で説明・釈明いただきたいと申し上げた。私としては、先ほどの釈明でよいかと思うが、他の委員は意見があるか。

- (老川委員) 社長が個人的な見解を述べると、社員としてそれを尊重せざるを得なくなり、議論自体を縛りかねない。議論中で結論が出ないうちに、社長が個人的な見解を述べることはよくないと思った。
- (JR) 老川委員の意見も十分も踏まえる。今回の件に関して、社長とも話し、本委員会での議論を丁寧に進める中で、保存方針を決定していくことは十分に理解している。改めてお詫び申し上げます。
- (事務局)
- ・ 配布資料の確認
⇒体制について、前回委員会においてオブザーバーの追加・承認があったこと、4月に人事異動があったことから更新
⇒資料6はなし
 - ・ 次第の説明

3.2 第5回委員会 (3/31) の議事録確認

- (谷川委員長) 事前に配布された前回議事録について、訂正箇所を指摘済みである。これまでと同様、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 4街区調査成果公表・現地見学会等報告

※港区より説明：資料2-1（4街区現地見学会資料）

※事務局より説明：資料2-2（現地見学会実施およびWeb動画公開について）

- (谷川委員長) 質問・意見はあるか。4街区の成果の公表について、短期間・短時間で港区に資料を作成いただき、郷土歴史館HPにアップしていただき、感謝する。4街区に関しては公表されていなかったため、大変よかった。見学会が4/10に行なわれ、前日に報道公開も行われた。報告いただいた通り、様々な新聞・テレビで報道されて注目を浴び、関心の高さを改めて感じた。調査成果については、1～4街区までの検出調査が終了している。考古学の世界では通常、タイミングを見計らい、調査概報を出すことが一般的である。大規模な発掘調査の場合、一般の方々や学会等を含め、情報が公開されないことはよくない。作成が大変かもしれないが、これまでの調査成果をもとに、港区が編集し、JRの了解を得たうえで、公表することを検討いただきたい。見学会について、280組（458名）の参加ということで、遺跡の注目度からいうと、見学したい方は多数いたのではないかと思う。午前10時から1時間半、電話をかけ続けたがつながらなかったという話を複数人から聞いた。通常、1日の見学者が1,000人を超してもおかしくな

いしレベルの遺跡であるが、前回の見学会は、申込者だけで2,000人であった。今回の場合は何人が電話したか分からない。是非、今後、発掘調査が行われていく中で、大規模な見学会を開催いただきたい。特に、調査を行なっていくことで、構造等、様々なことが分かっていくと思う。発掘調査を行なっている途中で見学会を開催することは、一般的である。現在も検出調査・発掘調査の一環であると考えてよいと思うが、いずれにせよ、記録保存調査の中で、見学会を企画していただき、多くの方々に見ていただくことが大切である。

(JR) 見学会については、港区と連携して、6月に開催することを検討中である。現場の状況を見ながら、前向きに検討したい。

3.4 保存方針について

※JRより説明：資料3-1（4街区建物計画の成立性）

(谷川委員長) 質問・意見はあるか。基本的に、委員の見解からスタートしていただきたい。文書に書いた通り、「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」という意見を提示した。380m全エリアの現地保存の検討があり、その次が、信号機跡の部分保存の検討となっている。その間の検討をしていただきたい。4街区に関しては、3街区のように「80m」と言及したわけではない。日本で最初の信号機跡であることが非常に重要であるとともに、高輪築堤の鉄道らしい景観という要素もある。380m全て保存することが難しいことは理解しており、一定の景観が維持できる可能な限りの長さを念頭に置いた。また、移築保存に関して、前回提示された文書で明言されており、1つの方針としては評価する。信号機のみを切り取ることは意味がないと発言されていたが、景観を彷彿とさせる長さは何の程度なのかを検討するところから始まるのではないか。前提として、例えば、最低でも30~40mないとカーブが見えないのではないかな等の議論・検討が必要になってくるのではないか。移築すればよいということではない。文化財的な価値をベースにした形で現地保存をする、それがどうしても難しい場合に移築保存となる。前提となる我々の意見を踏まえた形で、提示させていただきたくことで、検討したと言えるのではないか。

(小野田委員) 高さは地下1階のレベルにあるが、例えば、地上1階に移動させることはできないのか。

(JR) 検討①がその案である。

(JR) 資料3-1④の青色で示す地下部分を1階に引き上げ、真上に移動させた案が検討①の案1である。可能であれば東側から見えるようにしたいが、避難階段との関係で、案2では南側に10m程度移動させてい

る。検討②では、さらに南側に 10m 程度移動させている。

(小野田委員)

真上に移築保存することも可能か。

(JR)

そうするのがよいのか、もう少し平行移動させ、見やすくするのがよいのか。先ほど指摘された現地保存の範囲については、既に検討している。結果的に、信号機跡部でさえ現地保存が難しいということで、本日のような資料のまとめとなった。検討が飛んでいるように見えるため、信号機跡の現地保存が難しいことに加え、その報告も含めて記載した方がよいと感じた。信号機跡の現地保存が難しいため、周りを含めた現地保存も難しい、ということである。移築保存の場所については、連続的な石材の残し方や VR の活用を含め、それらとあわせて見られるような、現地に近い場所を検討している。移築保存の規模、VR 等の兼ね合い、技術的な可能性、移築先の場所も含め、勉強していきたい。移築保存案をこの場で決定したいということではなく、1つの案として、床面の石材や VR 体験ができる場所となるべく近い箇所に、信号機跡を見られる環境をつくるということである。リアルとバーチャルの組み合わせについては、勉強していきたい。移築保存でよいとなれば、様々な助言をいただきたい。

(小野田委員)

現在の位置では地下車路に支障するということであるが、真上に移築すれば支障しなくなるのか。

(JR)

その通りである。現在の計画では店舗があるが、店舗部分であれば、変更が可能である。

(小野田委員)

大きな盛土があると邪魔になるかもしれないが、正面の歩行者広場のある程度広くなっている箇所を利用すれば、移築しなくてもよいのではないか。

(JR)

連続的に石材を並べ、VR で見たところに信号機跡を置くことで、地下 1 階から 1 階への移築とはなるが、現状と近い形にできるのではないかと、いう案である。もう少し広い箇所に移築させる案もある。1つしかないため、どこか 1 箇所への移築になる。

(小野田委員)

今後の検討になると思うが、4 街区の北側・南側の歩行者広場空間を上手く利用できないか。

(JR)

レベル的には、2 階になる。位置的にどこまでこだわるのか、どのように見えるのか、VR 等をどのように組み合わせるのかなど、今後勉強していきたい。

(古関委員)

資料 3-1 ④に、高輪辻広場を「AR 体験の拠点として検討」と記載があるが、拠点とはどのような意味か。イメージを知りたい。

(JR)

ここからの風景は、海岸の曲線が見え、最も築堤らしいという意味で、拠点として活動していきたいということである。例えば、グーグルの貸出案内所やイベント開催などがあるが、もう少し検討していきたい。

(古関委員)

移築した場合でも、ある場所からスマホをかざせば、信号機跡や第 7 橋梁が見える、というようなことができるのか。

- (JR) 第7橋梁部にかざすと機関車が走る、当時の明治の風景が見える、辻広場にかざすと4街区の380mが現在の風景を重ねて見えるなどAR技術という現在の風景と仮想空間を合わせる技術を用い、仕掛けをしたい。
- (古関委員) 拠点だけではないということか。
- (JR) ここだけではなく、まちの中の様々なところで仕掛ける、という意味である。
- (古関委員) 資料3-1③について、先ほどの議論と絡むが、右下に記載の変更案(コンベンションを地下3階、地下4階に計画)は、技術的には可能である。ただし、工期と工事費に影響が出てくる。コンベンションに関してはその長さになると思うが、さらに長い範囲に適用できるのであれば、プランA、プランBを想定し、概算工事費の追加分を検討すべきである。先日の文部科学大臣の発言は、工事費に関して国と相談できると理解している。対処可能か、検討できないか。
- (JR) 承知した。詳しくは記載していないが、法令上の問題もある。地下にこれまで想定していなかった新たな床面積が発生することになり、容積率がオーバーしてしまっている。工期や工事費の検討は可能であるが、法律的に建設できない計画になってしまう。
- (谷川委員) 4-2街区について、民間ビルの建物が全く示されていない。1/25懇談会において、概ねの建物が記載された図を見た。「辻」とは「交差点」という意味で、広場ではない。名称をつけるのは自由であるが、歴史学者はこの名称に大きな抵抗を持つ。
- (JR) 都市計画で定められた広場である。
- (谷川委員) 「辻広場」という名称は妙である。写真も出ているが、中央広場、ホテル、オフィス、住宅がある。この建物ラインは記載できないのか。
- (JR) 資料3-1②左下の黄色と重なっているところがある。
- (谷川委員) 「オフィス棟」とあるが、線が分からない。
- (JR) 地下の躯体が黒の太線である。右側から、住宅棟、オフィス棟があり、建物のない所が中央広場になる。「4-2街区北」と記載がある建物がホテルになる。
- (谷川委員) 中央広場は、4-2街区の間に入るのか。
- (JR) その通りである。
- (谷川委員) 中央広場は、築堤とほとんど重ならないということになるのか。
- (JR) 中央広場には山側の一部以外、重ならない。
- (谷川委員) 例えば、住宅棟を中央広場に平行移動させ、南側を広場とすることはできないのか。そのような検討はあり得ないのか。
- (JR) 資料3-1①の資料で説明する。中央に1階、2階の平面図がある。高輪ゲートウェイ駅から出て、歩行者広場が2階レベルにあり、大階段で中央広場に降りると国道15号線に行きつくという、メインの動線

- になる。
- (谷川委員) 建物の位置を全体的に北側に寄せ、南側の空間地で築堤を残すことは不可能なのか。
- (JR) 不可能である。
- (谷川委員) そのような意見を持つ人もいると思うため、説明いただきたい。
- (港区) 資料3-1③ 左下の現計画の地下1階からピット階について、道路側（高輪ゲートウェイ駅側）に空白がある。そこに平行移動させることはできないのか。それが可能であれば、築堤を現地保存することができると感じた。
- (JR) 駅前のコの字道路は既に使用開始されており、メインのインフラの配管は既に通っている。そこに移すのは、ぶつかってしまう。
- (港区) ぶつかるというのは道路の下に、インフラが入っているのではないか。
- (JR) 入っている。
- (港区) そこに抵触はしない。確か建物は道路際ではないはずである。
- (JR) ここにデッキを張るために、デッキの柱と杭がここに来るが、それがあたっている。赤い部分である。赤い所が道路の際である。
- (JR) ブルーが地下の外壁ラインなので、ブルーと赤の間を数メートルあるかもしれないが、それと築堤の幅をみていただくと、あまり動かしても、余りが微妙かなと思う。
- (港区) コンベンションをそのまま地下だけ道路際に動かすのはどうか。
- (JR) 道路際か、道路下か。
- (港区) 道路際である。
- (JR) ②の資料の中央右側の断面図をみていただきたい。これではいけないのか。
- (港区) 躯体ごと動かすのは無理ということは解る。建物の高層階は両方に分かれているかと思う。真ん中の問題は、歩行者広場、交通広場、コンベンションということで、歩行者広場、交通広場は動かさない。問題は、地下が築堤の信号機にあたってしまう。これを高輪ゲートウェイ駅側の道路際まで持ってこられないのかということである。
- (JR) ②の断面図でインフラ幹線と記載があるが、これが既に入って使用開始されている。
- (港区) この中に既にインフラが入っているということか。理解した。
- (JR) 先程、古関委員から話のあった文部科学大臣の件については、有難いお話と思っている。実際、工事費が相当な金額になる中、第3街区の第7橋梁部も相当費用がかかるため、これからお願いしなくてはならないとは思っているが、必ず支援があるという前提で議論を行うのはなかなか難しいと思っている。
- (谷川委員長) 今日、示していただいたものにいくつか問題点がある。まず、380mと信号機の間の問題がある。委員会の見解に基づき、信号機及び築堤の景観を重要視した残し方というものがあると思う。その部分の検討

をとにかく行っていただきたい。これだと全て残すか、それとも信号機を残すかしか選択肢がない。これでは説明資料として不十分である。真ん中のものがどうしても必要である。もう一点は、移築の問題について。移築の場合も、全てを残せばよいものではない。文化財的な価値を念頭に置いたうえで、移築を検討することが重要である。例えば、これだと信号機だけを残そうとしているが、一定の長さで移築することも考えて良いのではないか。その場合、場所にこだわるのか、こだわらないのかを含めて検討いただくのが正しい方法だと思う。また、先ほど小野田委員も話したが、歩行者広場が大きなスペースになっている。そこを利用できないのか、ということも、特に移築を考える上では重要な観点である。4街区についても JR の開発部分でないため遠慮があるのかもしれないが、全体的に説明があまりなされていない。そこも含めてきちんと検討いただきたい。先ほど私が話した内容が難しい場合でも、検討結果を示していただきたい。そういった話が出てくるだろうと思う。もう少し前提条件を増やし、検討結果を出していただきたいのと、具体的な移築の問題も詰めていただきたい。あとは、3D の件について、発掘調査の記録保存という側面もある。そのデータを実際の展示、訪れた人に提供するということと、両方が果たされる必要があるのではないか。港区教育委員会から相談を受け、JR の持っている検討データがどういったものを検討できる専門家を紹介した。できればそういった先生にも加わっていただき、ご検討いただいた方がよいと思う。発掘調査の報告書に DVD をつけることもあり得る。JR のまちづくりの一環の中でも使えるが、一方では調査の記録保存の問題にも関わっているため、そこはきちんと連携をしていただきたい。

(JR)

3D その他専門的な知識については、ご指示をいただきながら、しっかりと対応していきたい。谷川委員長には大きく4つお話をいただいた。ひとつは現地保存について。最初に話のあった、資料①と②の間、もう少し長い距離をとという話。最後に話があった4-2との関係については、現地保存が難しい場合は、その検討ケースが必要であるというご指摘。真ん中の2つについては、移築保存の場合に、まず評価に基づいて移築範囲を決定するべきというお話と、移築の場所についてということと思う。私どもの希望として、移築に関しては先ほど話したように、調査しながら移築場所を、ということである。移築場所がまとまらなければ、ものが決まらないということではないのではないかとということにご理解いただきたい。また、資料①と②の中間の資料については、作っていたのだが、結局は②と同じ理屈の資料になる。資料の用意はできる。もう少し、曲線の距離が解るような検討をしたいと思う。それについては今後、いろいろなところへ説明する、説明責

任の部分かと思う。4-2 についても、資料は加えたいと思うが、スケジュールもあるので、資料を早急に用意してご指導いただきたいと思っている。一定の方針についてとりまとめていただくことはできないか。

(谷川委員長) まず、移築の問題だが、仮に現地保存が難しいとなった場合、移築保存の話はでてくる。その際に、「移築します」というだけで移築の方向性がないと、説明する際、必ず聞かれることになる。信号機だけではなく、景観を維持できる、彷彿とさせる、一定の長さが移築するということが重要である。今日の案は信号機の移築の問題になっている。もう少し検討していただく必要がある。真ん中のものがないということに関しては、検討委員会として検討したことを残しておかなければいけない。4-2 街区を含め、検討資料を提示していただき、議論が必要であると思う。少なくとも、私が今日申し上げたものを、次回できるだけ早い段階で検討委員会を開催し、そこで議論をする、ということになるかと思う。問題はそこで結論が出るかも含めてであるが、前回の検討委員会でも話したが、最終段階にきていることは間違いない。いたずらに延ばすつもりはないが、一方で、委員会の結果や議事録をどのように公表するのかという問題もすべてセットである。でないとなかなか決められないということもある。それを含めて考えると、今日、ここで結論、ということ難しい。少なくとももう1度委員会を開催する必要がある。

(JR) 公開のところにつきましては本日資料をご用意している。それを説明させていただき、ご意見もいただき、最後の段階でもう一回、本日の扱いについて、議論・確認いただく、ということでしょうか。

(谷川委員長) 了解した。いずれにしても、第4街区についてはもう1回、きちんとした資料に基づく説明が必要であるということは申し上げる。あとは委員会としては関与しない、というわけにはいかない。できるだけ早い段階で次の委員会の開催を考えてほしい。

※UR より説明：資料3-2（4街区周辺の道路整備等について）

(UR) 前回検討委員会にて口頭でご説明した4街区の道路の整備状況等について、客観的な説明資料として提出するのがよいと考え、資料3-2を作成した。

(谷川委員長) 質問・意見はあるか。先ほどの話と重複する部分がある。道路整備状況が非常に重要だという理解はできる。先に進める。

※JR より説明：資料3-3（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) 何か質問・意見はあるか。この文章については、前回は意見を申し上げている。まだ注意しなければいけない部分があるという理解でよいか。5、6 街区に関しては、現状の実態がよく分からないので、保存等の方針についてはまったく見通しが立たない、材料がないということであろう。前回の議事録にも記載があると思うが、お互いに検討、協議しなければいけない部分があるという理解でよいか。
- (JR) 問題ない。
- (老川委員) 前回からこだわりを持って申し上げているが、P1 下より2段落目の「当社は」の部分について、①～③の記載はどうしても必要なのか。これがあると今の開発計画というものがあって、それと抵触せずに保存を考えていく方針のように読める。②部分はあってもよいと思うが、①のまちびらきのスケジュールに関しては変更しない、また、③の民間会社の合理的な負担とあるので、ここでは記載しないほうがよいのではないか。
- (JR) 老川委員よりお伺いしていたこともあり、社内で検討させていただいた。6 行追加ということで、開発に寄っている考えという意見に対しては決してそうではなく、開発と保存の両立の前提に立った上で、というまとめ方をさせていただいた。上記の考えに基づきというのは、その点である。①～③というのは我々の会社としての意思ということであり、この条件が欠け落ちるということは、我々が今回の議論で目指すところではない。これまでと書き方は変えたが中身については変更していない。
- (老川委員) そうであれば、余計に①～③は無いほうが全体との整合性が取れるのではないか。これでは開発と保存の関係性が対立しているように捉えられる。開発と保存が一体化とならない。せっかく苦心、検討されているので、削ってしまったほうが、会社の方針としてもよいのではないか。実際にまちびらきの時期を守るということが前提になっていくと、違和感がある。6 行足していただきそのような認識になったということであれば、②の指針はよいと思うが、①と③については無くて困ることはあるのか。
- (JR) 今回の第7橋梁部の扱いについては、非常に厳しい中で関係の皆さんよりご支援をいただきながら行っているが、当社も様々なステークホルダーや説明責任がある中で、第7橋梁部の現地保存を提案するにあたり、様々な条件が整うことが前提であるということは、会社としても重要である。①～③が入っているからこそ、今のような形で両立させていけるとのご理解をいただきたい。
- (老川委員長) ②のなかに①と③が含まれているとの理解の元に、①と③は削ってしまってもよいのではないか。
- (谷川委員) 老川委員がおっしゃっているのは、「前提に」というところと、その後

の部分の繋がりの問題だと思う。「前提に」といった場合、はたしてそれが両立できるのか、という議論になるのではないか。ただ、これはJRが作成した文章なので、最終的にJRが責任を持つことになると思うが、直感的にそのように思った。前提とその中身の両立がどのようなまく行うのか。前提にしないがゆえに両立できる場合もある。「前提に」とすると中身を縛ってしまっているところについて質問されると思う。

(JR) 「前提に」という表現は考えさせていただきたい。趣旨は対立構造ではなく、このような考えがあるからこそ、第7橋梁部の委員の先生方からのお考えに対してもご提案ができるということである。前提となると甲乙をつけているようだという事だと思うが、前提と内容がぶつかったときには、前提が勝つのかという捉え方をされるということだろう。

(谷川委員長) 条件があるということは分かる。条件があるということは記載してもよいと思うが、条件を満たすために両立するとなると論理が逆転してしまうので、そこは切り離し、強い関係性がないような形にしたほうがよいのではないか。

(JR) 文章は至急考えたい。対立構造をつくるという訳ではなく、このような考えがあるからこそ様々なことを前向きに検討できるとのようを見ていただきたい。持ち帰って検討する。

※事務局より説明：資料3-5（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）

(谷川委員長) 質問・意見はあるか。差し当たり、この部分は既に検出調査で遺構が割ときれいに残っている場所である。しかし、どのように整備するか当然問題になってくる。第7橋梁部の問題とも関わってくる。基本的に国の史跡に指定していくということと、それをどのような形で整備していくかという、スケジュール、計画を立てないとまずいのではないか。なにも伺っていない。文化審議会の問題もあると思うが、一方で事業者の方でそれをどのように考えるかまったく伺っていない。開発の方が先行し史跡指定が後回しになるより、整備も含めてきちんとしたスケジュール感をもってやっていただきたい。

(JR) 資料3-5以降は各自ご覧いただきたい。質問等があったらあとで伺う。

(谷川委員長) 一点、第7橋梁部の発掘調査に関して打合せをした際に申し上げたが、第7橋梁部の80mの南側の部分で記録保存を行うとなると非常に狭く長さが短い。ここにはデッキが入ると伺ってはいるが、どうかならないのか。この部分は猛烈なエネルギーをかけていかなければいけない。ここが残ればよいと勝手ながら思っている。難しいことである

と思うが、いずれ検討結果をお伺いしたい。

3.5 懇談会の位置付け及び検討経過について

※事務局より説明：資料4（懇談会の位置付け及び検討経過について）

（谷川委員長） この資料は先週の打合せの際に拝見した。3/3の検討委員会の後に、懇談を行っている。それは、大臣視察に関して検討委員会のなかで説明いただきたいとのことだったのだが、委員会を閉めた後に懇談会で行うことになったので、その部分が抜けている。もう一点、中身がJRの出した資料のみである。例えば、1/25に「調査の方針について」という文章、10/9には80m保存部分を入れた資料も提出している。委員側の資料が抜け落ちている。これでは、JRが懇談会を行い、委員はなにも行わなかったというような解釈になってしまう。こちらでもメモがあるので、入れていただきたい。もう一点、懇談会の中身に関して、ある程度議論の内容が復元できるのであれば、きちんとした記録化が大事と思っている。そういうものも含めて、JR、都、区で持っているメモなどを突き合わせ、懇談会の内容も作って頂いた方がよいのではないか。

3.6 高輪築堤の本調査（記録保存調査）の実施について

※JRより説明：資料5（高輪築堤の本調査（記録保存調査）の実施について）

（谷川委員長） 何か質問・意見はあるか。先週打合せをさせていただき、現状で調査区をどのように割るかについては、遺構に即して割っていくとのことだった。今週、検討していただいているが、まだ結果を聞いていない。結果を伺った上でご意見を申し上げられればと思っている。問題としてもう一点、調査のマニュアルというものを「調査の方法」という文書に基づき、もう少し詳細なものを作成する必要がある。共通するものに関しては港区で作成いただく。問題は、縦断面をとるにせよ、例えば、4街区の縦断面に関しては山側の石垣が調査範囲に入っていない。街区ごとに検討を行わなければいけない。例えば1～3街区に関しては山側の石垣の撤去から行うと思うが、4街区はないので、そういった意味では現場監督の方々と個々の街区についてどのような手順で掘っていくか、具体的な形で行わなければいけない。いきなりマニュアルを渡してもどうすればよいのか分からない。調査区の割り方に関しては、ある程度見通しがたったと思うが、具体的にどのように進めていくか共通するマニュアルを作成いただき、あとは街区ごとに調

査担当者と詰めていく必要がある。その際、文化庁のご意見をいただくことも必要になってくると思う。出来るだけ早くやっつけていかないといけない。港区から補足はあるか。

(港区) 伊藤部長がおっしゃったように、昨日現地で調査会社を含めて全員で平面観察を行った。現在これらを各会社にまとめていただき、分かりやすい資料にさせていただくという手順を踏んでいる。追々出来上がっていくと思うが、その際ご相談させていただきたい。マニュアルの件について、基本的な共通部分のマニュアルを案文として作成する。街区で状況が異なるので、それを合わせたものを添付する形で調査方針を決めていく、という方向で考えている。

(小野田委員) 発掘調査に関してまったくの素人だが、例えばサンプリングや試料を残すなど決まりはあるのか。

(港区) 基本的に必要に応じて専門家の指導を仰ぎながら、それらを骨子にしてサンプリングをしている。当然調査途中に変更の指導があった場合、その指導に従う。

(小野田委員) 想定しているのは、粒度試験や地耐力試験もこの機会に行うとなると、こちらから場所などを指示するかたちになるのか。

(港区) その通りである。案文ができた際、分析及び調査委託のようなものは、調査前に練っていただくのがよいかと思う。

(小野田委員) 手間とお金がかかる話なのでむやみに行うのではなく、箇所数などの目安があればよいと思う。

(古関委員) 粒度、地耐力に加えてどのくらいの密度でなっているのか。

(JR) 密度については、色が変わっているところは一律という感じなのか。それ以降では、もっと薄く締め固めていくが。

(港区) 第2東西連絡道路をご覧いただきたい。土質の違うものをわざわざ選りこんで積み上げているものもあるので、おそらく層ごとに硬さ自体も違い、粒度も層ごとに異なると思う。

(JR) 現地を見ながらは難しいということか。

(港区) その通りである。

(JR) 間に葉っぱが入っているところもあるのか。

(港区) ある個所では葉っぱが入っているところと、海藻のようなものが入っている部分があった。

(小野田委員) 盛土に人工的に挟んだということか。

(港区) その通りである。

(JR) ただし標準の施工方法で順次行っていただくので、むやみにたくさん調査を行うというよりは、代表的なところで行う。あとはそれに則っているのではないかと推定できるような調査が行えればよいのかと思う。

(港区) 恐らく距離が長いので、地点が違うところを選びとって、調査する必要がある。

- (古関委員) 細かい点だが締め固め試験というものがある。一旦乱すことにより、当時運んできたであろう状態になるべく近づけて、あるエネルギーで締め固めると最大どのくらいまでいくのか、それがこの盛土ではそのうちの何パーセントまでカットされているのか。地盤工学的にはその辺が貴重な情報になる。あるエネルギーというのが、人力施工だったところは標準的にこのくらいのエネルギー、最近の機械化施工だとここまでエネルギーが上がるといった基準が地盤工学会から出ているので、それらを見ながら行う。あとはお問い合わせいただければ。
- (港区) どのくらいのものをどのように取ったらよいのか、サンプルの取り方をご教示願いたい。
- (JR) ある程度我々の方でも承る。
- (谷川委員長) 調査期間について、長い区間ということで、常識的に6か月間では難しいと思う。それに向かって調査を効率的に行う努力することは必要だと思う。調査をはじめめる段階での感触として申し上げておきたい。

3.7 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

※港区より説明：資料なし

- (谷川委員長) 5・6街区については、発掘調査の報告をまとめていただき、それに基づきということが1つ条件になる。もう一点、5・6街区の取り扱いについては、基本的にデータがないため、現状保存方法については申し上げられることがない。一方、環状4号線、京急部分を切り離して考えることが可能なのかという部分が、1つの議論になっていくと思う。現状では仮車路と荷捌き開部分は調査に入っている。開発計画を含め、調査範囲も大きいわけではないため、可能という判断で進めていると思うが、環状4号線、京急部分でも同様の判断ができるかが問題である。今後、保存方針を決定する際、京急、環状4号線の問題がリンケージしないよう、別に判断することが可能なのかを文化庁、都、区で検討していただきたい。環状4号線、京急部分を先行する論理があるか。調査結果を含め、検討していく必要がある。第2東西連結道路部分では信号機が出てこなくてよかったが、全体が分からないまま急ぐからという理由で調査した場合、そういうことが起こりうる。気を付けて行わないと、とんでもないことになる。その辺も含め検討いただきたい。
- (東京都建設局) 環状4号線、京急部分を切り離して、とあったが、結果を踏まえ保存等の措置、具体的な方法について、相談しながら協力いただきながら検討を進めたい。

3.8 本委員会での議論内容とりまとめ及び公開

※事務局より説明：資料6（本委員会での議論内容とりまとめ及び公開）

- (谷川委員長) 検討委員会で一定の結論がでたとすると、できるだけ早い段階でプレスリリースを含めて行わなければいけない。それに間に合うかどうかは分からないが、資料を全面的に公開する形になると思う。その場合、事業者としての立場、委員としての立場というものがあると思うので、我々も意見を公表する方が良いのではないかと思う。検討委員会としてどのようなことを要望して、それがどのような結果になったかについて、公表していくことが大原則である。JRも同様である。それが基本なのではないか。JRでプレスリリースを行うのか、委員会と一緒にやるのか、あるいは港区教育委員会や東京都なのかわからないが、いずれにせよ様々な立場の人がかかわっている。検討委員会の委員としては、検討委員会の場で議論した内容については全面的に公開していくという考え方でいきたい。基本的には内容に関して公開するということを関係者の判断で行っていただきたい。そこが出発点である。決着がついた後に、一定の結論を得た段階で、できるだけ速やかに公表する。タイムラグがあるかもしれないが、同時に資料を全面的に公開する。関係する人たちは基本的に意見を言うことについては妨げないことがフェアであり、透明性が高いと思う。
- (JR) 異論はない。現時点で、委員会で意見をとりまとめいただいた後、なるべく早い時期に、JRとしてもプレスリリースさせていただきたい。議事内容の公開についても、皆様方の確認を得て、速やかに時間をかけずに行いたい。現時点ではJRのHPに公開する予定であり、港区との具体的な連携方法は検討中である。いずれにせよ誰でも内容が見られる形にしたい。これらも間を置かず行いたい。
- (谷川委員長) 検討委員会としても基本的に公開することを考える。現状コロナ関係で、記者会見を開きにくい。方法はいろいろあるが、委員会として独自に行うということでお認めいただきたい。結論が出ると同時にマスコミが間違いなくくる。そのときの情報が、特に委員会の中身を知りたがると思う。ある程度、きちんと内容を伝えることが原則であり、その辺りを含めて考えなければいけない。混乱することが怖いところ。JRがいつ発表するのか、港区がいつHPに公開するのか、ある程度同時に行わないと大変なことになる。できるかぎり同時が望ましい。
- (JR) いずれにしろ、議事内容の公開に関しては準備を進める。議事録の方も原則は全面だが、ご確認いただかなければいけない。属人名入れたまま公開するのか、その辺りの意見をいただきながら準備していきたい。委員、文化庁、港区、東京都から助言いただきながら、いずれにせよ1回~6回までのものは準備に取り掛かりたいと思う。検討委員会

は毎回議事録の確認はいただいているので、あとは属人名をどうするか等、指導いただきながら行っていく。速やかな公表・公開に向けて、ぜひ協力をお願いしたい。

(谷川委員長) 時期と方法をどこかの段階で決める必要がある。方向性に関しては基本的にそれで了解いただければ、速報性のあるものと、議事録等の公開という2段階であると思う。関係者が責任を持ち公開する。あくまでもオープンに。時期・方法に関してはもう少し詰めていく必要がある。

3.9 その他

(谷川委員長) 次回の日程調整について確認したい。

(JR) その前に、1～4街区に関する調査のとりまとめ及び記録保存調査の着手にあたっての課題の確認を行いたい。1～3街区に関しては、大きな課題は残っていないと考えている。4街区については、現地保存の検討で足りないものが二つ。1点目は、380m—信号機跡部の中間の検討資料を追加すること、2点目は、4—2街区の建物計画概要を含めた南北平行移動等の検討。また、移築保存する場合についてボリューム、長さの考え方、評価の考え方、それから、移築先の案の課題。それ以外にも、専門家のご意見、とりまとめ以降の課題についてもいただいている。記録保存については実務の場で進めてよいのか、再度、検討委員会で検討すべきなのか。

(谷川委員長) 調査区分自体はきちんとこの場で検討していく。それは可能だと思う。現場の担当者と教育委員会と私が話す事が重要だと思う。

(JR) 記録保存調査については、具体的なところは今後詰めていく。調査区について検討委員会でご確認いただきたい。実際のとりまとめ以降の動きとしては、プレスリリースの公表の仕方は港区教育委員会中心に確認をさせて頂く。

(谷川委員長) 1街区の北のはずれはどうなるのか

(JR) 線路に近いのでそのまま掘れない。先に土留めを打って、検出調査を行う。

(JR) 建物より先の北側の部分は土中保存することになる。建物の地下や学校の施設があるため、それにあたらぬ箇所を土中保存となる。

(谷川委員長) そこにも築堤の遺構があるが、それについて全く議論されていないのが気になる。

(JR) 資料4—1の赤い所である。

(谷川委員長) 次回ご説明いただきたい。街区と街区の間の発掘調査していない部分も残る。そこも現地保存になるのでは。

(JR) 現地保存（土中埋め戻し）としている。

(谷川委員長) 我々の認識として、実際は遺構として残るのであれば、例えば史跡指

定する場合に範囲に入るかどうかの検討も必要である。開発計画で検出調査を行った部分に関して記録・現地保存かという議論は行ってきたが、それ以外の遺構が残っている部分に関しては議論されていないため、詰めていかないといけない。

(JR) 次回に資料を用意する。

(谷川委員長) 明確な範囲の切り分けが必要である。

(谷川委員長) 委員の追加の件について提案したい。日大教授の伊東孝先生と青山学院大学教授の高嶋修一先生にお願いししたい。1 カ月くらい前からお話をしていた。ご検討頂きたい。

(JR) 持ち帰って検討したい。

(谷川委員長) 次回の日程調整について確認したい。

(JR) 今週中でもお願いしたい。

(東京都教育庁) 80mの保存に絡んで、都市計画の変更手続きがあるのだろう。そうすると1週間ではなく、数日後ということかと思う。

(谷川委員長) 検討委員会の記録は表に出る。3 日後の委員会では通らないのではないか。

(JR) 残っている課題は絞られてきている。

(谷川委員長) では19日(月)17時ではいかがか。

(谷川委員長) では19日(月)17時に開催する。論点としては、4街区の扱いについての検討が一つ。また、最終的な決着がついた後の公表の方法やタイミングをどうするか、この場で決めておく必要がある。あとは、調査に関してはやるべきことをやっていくということだろう。司会を戻す。

3.10 閉会

(事務局) 19日夕方に向けて、課題を検討し、報告・説明する。全体を通してのご意見等がよろしければ、検討委員会を終了する。ありがとうございました。

以上

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）

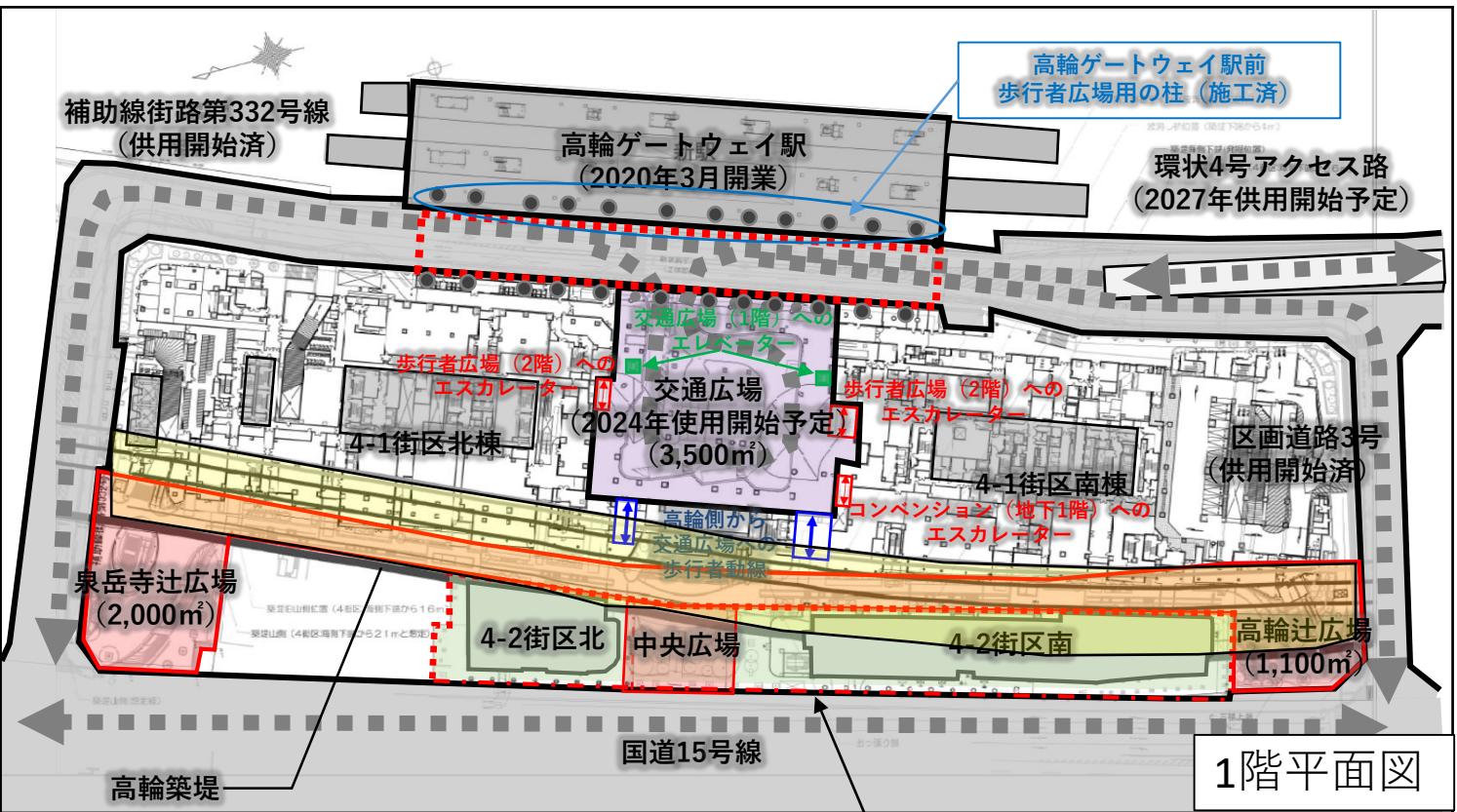
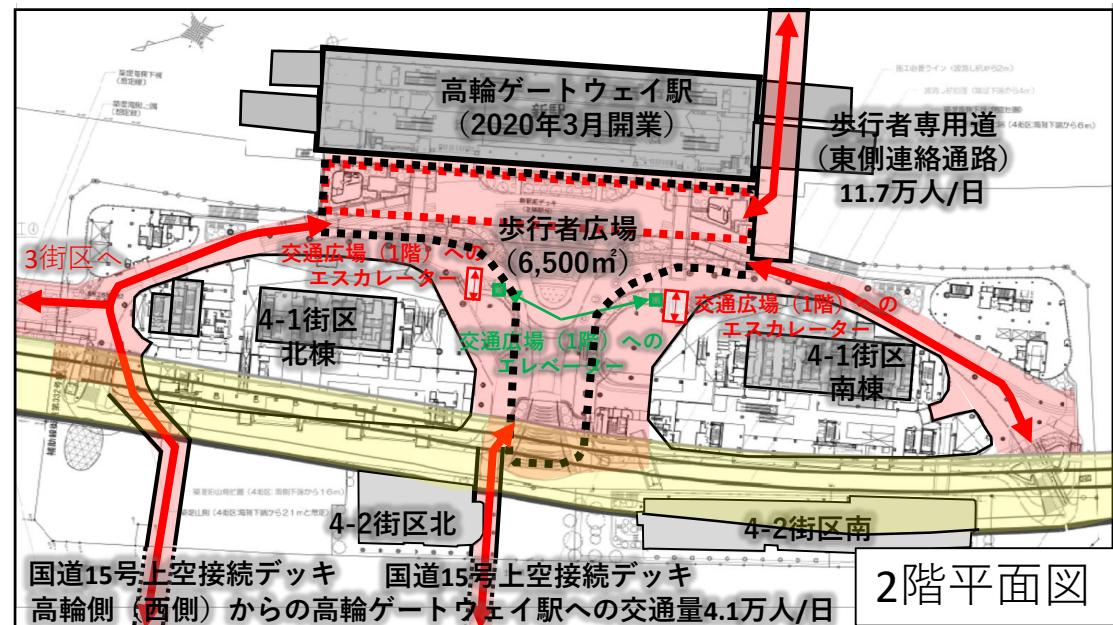
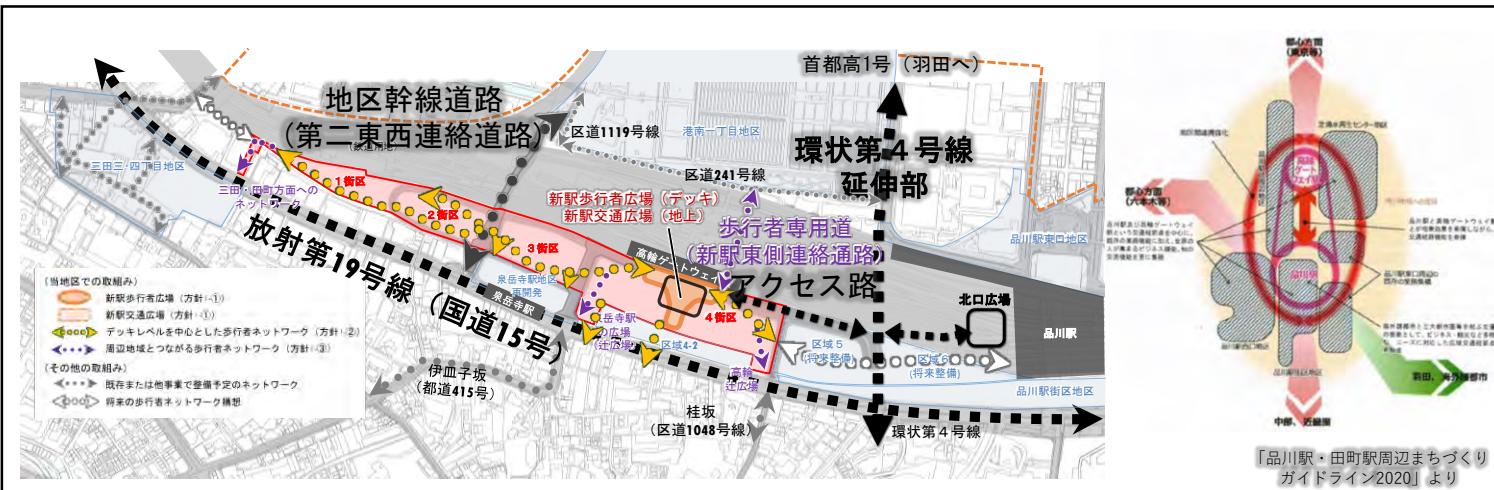
- リニアや羽田空港にアクセスする広域交通拠点としての道路ネットワーク・広場
- 日本の玄関口にふさわしい、多様な交流が感じられる駅を中心とした顔の形成
- 分断されていた東西及び南北をつなぐ骨格的な軸の形成
- 災害発生時の避難ルート及び地域の防災拠点の確保
- 世界と日本をつなぐビジネスセンター、国際ビジネス交流拠点

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

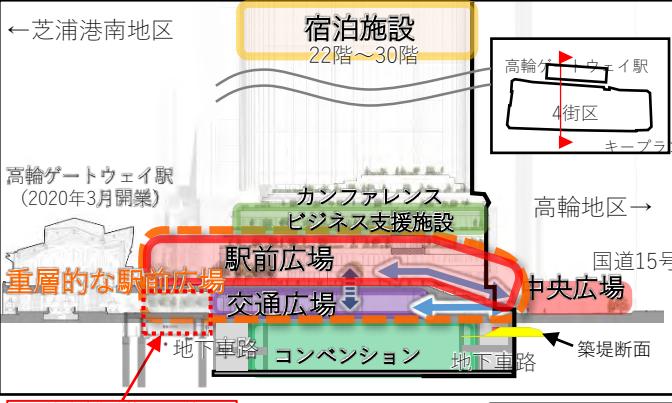
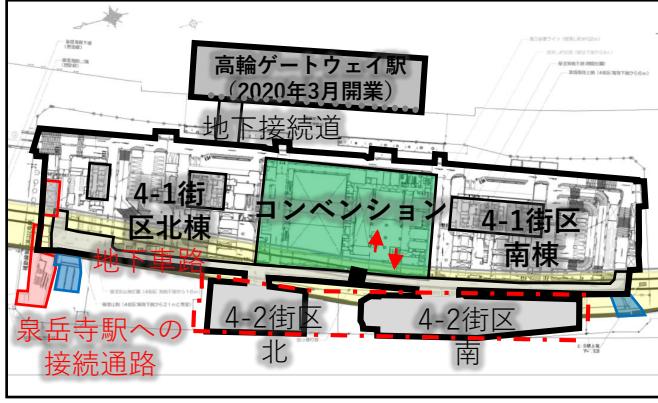


③ 国際ビジネス交流拠点の核となる多様な都市機能拠点

- ・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



(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。

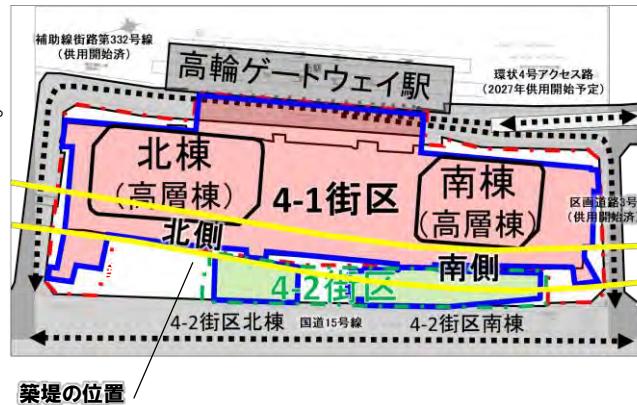
■検討の方針

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。



検討② 築堤南側と4-2街区の成立性について

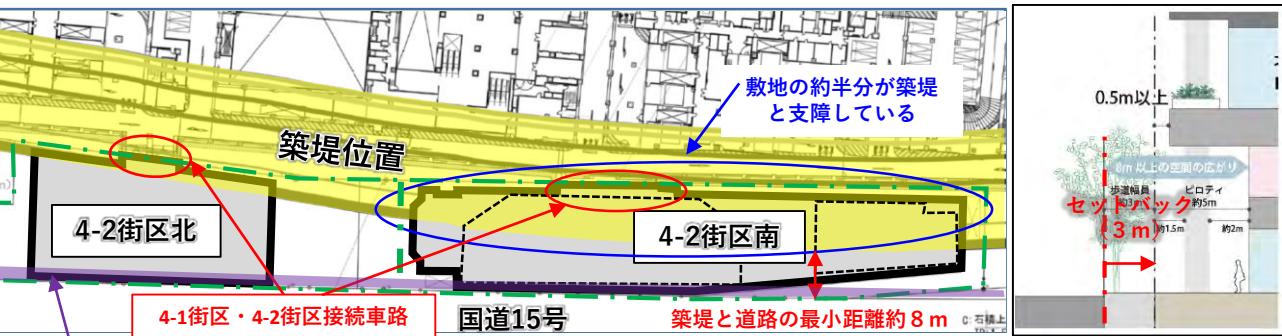
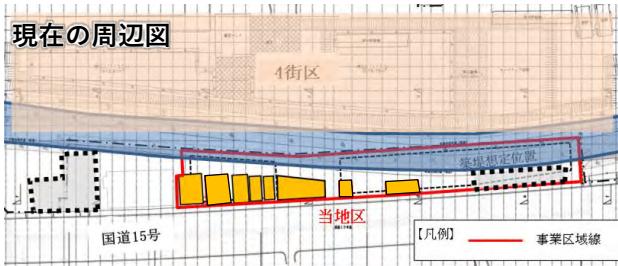
南側の築堤保存については、築堤を保存した場合の4-2街区の建物の成立性について検討を行う。

○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



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

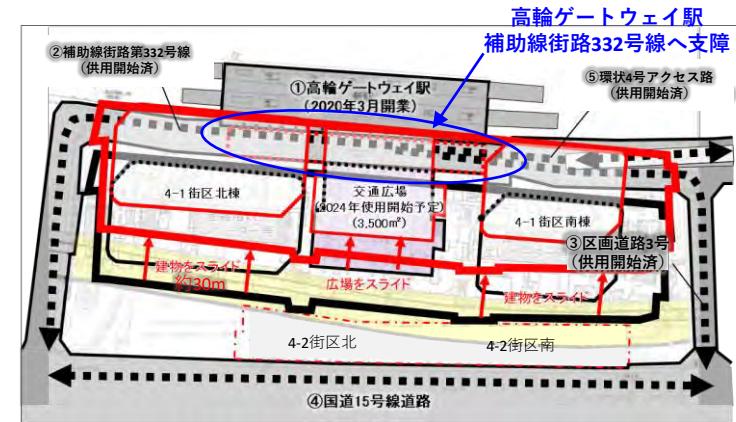
北側の築堤保存については、築堤を保存した場合の4-1街区の建物の成立性について検討を行う。建物の地下部及び低層部、高層部を東側 (高輪ゲートウェイ側) にスライドさせて築堤を保存する案について検討を行う。

○現在の計画と周辺状況

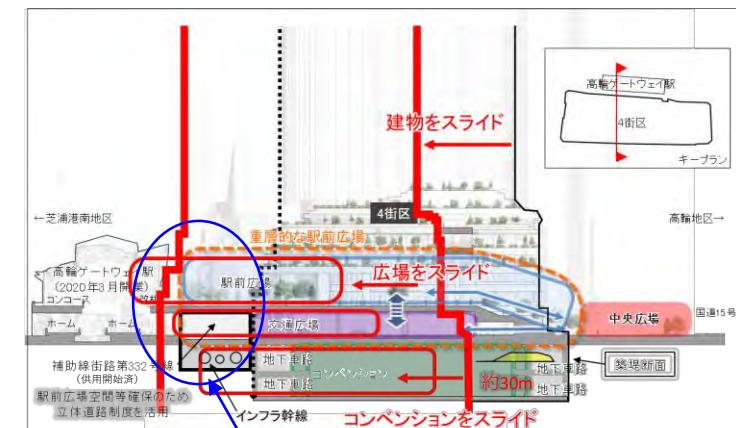
- ・4-1街区建物は、2020年3月に開業している
- ①高輪ゲートウェイ駅、供用開始している
- ②補助線街路第332号線、③区画道路3号、④国道15号線道路、2027年供用開始予定の
- ⑤環状4号アクセス路に囲まれている立地となっている。
- ・駅前広場空間を確保するため、既に**立体道路制度**を活用し国家戦略特区で定めている歩行者広場 (6,500㎡)、交通広場 (3,500㎡) を計画している。

○スライドした場合の課題

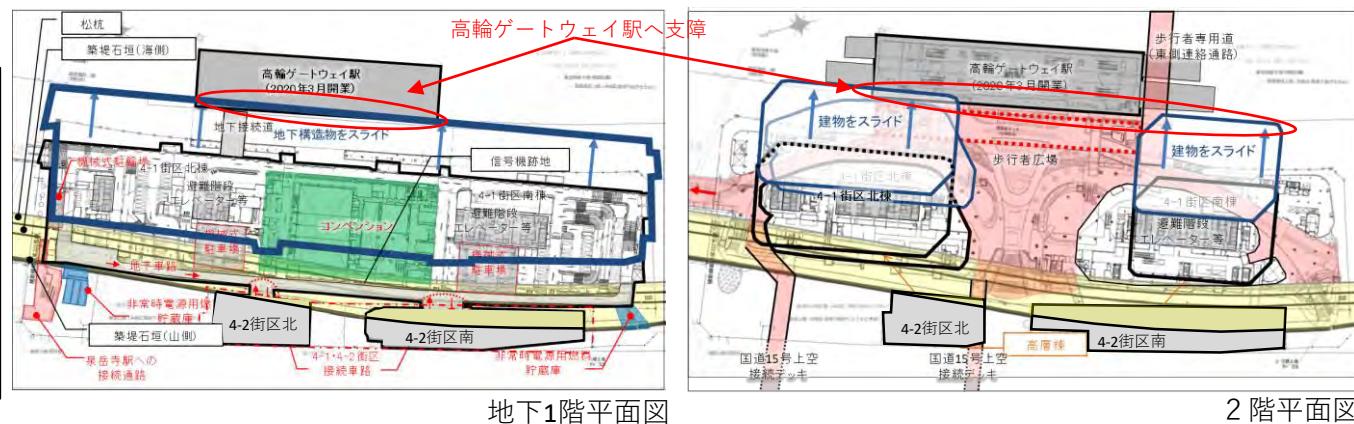
- ・建物をスライドさせることにより、歩行者広場や交通広場が、**補助線街路第332号線及び、高輪ゲートウェイ駅まで建物に支障してしまう**ため、建物をスライドさせることは物理的に出来ない。
- 仮に支障ないように計画を変更した場合の課題
 - ・駅前の歩行者広場、交通広場
 - ・コンベンション
 - ・地下車路ネットワーク (4-2街区接続含)
 - ・泉岳寺駅への接続通路
 - ・非常時電源設備、駐車場、駐輪場等
 - ・オフィス、商業施設等の収益施設
- を大きく規模を縮小、中止する事になり
- ①自動車交通の拠点、②歩行者交通の拠点、③国際ビジネス拠点、④地域の防災拠点、⑤国道15号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

(2) 信号機跡地を含む築堤の長い区間にわたる現地保存の検討 (80M案)

【資料2-1-③】

■検討 信号機跡地を含む築堤の長い区間にわたる現地保存した場合の4-1街区建物の成立性について

信号機跡地を含んで約80mを部分保存した場合の4-1街区建物の成立性の検討を行う。

<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。
- ・ 世界的に見ると、アジアオセアニア地区での国際会議開催件数の伸びが大きい。その中で東京は、2013年には香港、シンガポール、北京に開催件数では後塵を拝しており、アジアトップの座から転落している。いずれの都市も主要空港からのアクセスが強みであり、今後も、国を挙げて大型施設の整備に取り組んでいるアジア他国と戦っていくためには、アクセス性に優れ、かつ周辺エリアを巻き込んだ誘致活動が展開できる核となる施設開設が必要。
- ・ **国際ビジネス交流拠点**として国際会議を誘致するためには**2,000人収容規模**かつ**2,000㎡級のメインホール**（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）の規模は必須となる。
- ・ 国内では、パシフィコ横浜や幕張メッセなど国際会議が開催される大型会議場もあるが多くの場合は郊外型であり、**羽田空港や、リニア新幹線と直結したアクセス性は重要な要件**である。
- ・ **会議に訪れる外国人のうち、6割が中大型会議に参加しており、国際会議における大型会議場のニーズは大きい。**
- ・ 国際会議は大規模な会議と小規模で専門的な会議を開催する二極化が進んでおり、本計画では地下のコンベンションと6.7階のカンファレンス（小・中会議を7室）を備える計画である。
- ・ **アフターコロナを見据えた2022年度以降の会議誘致はすでに活発化しており、リアル開催+オンラインとの併用**でさらなる参加者増加を図る運営が求められている。
- ・ **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、駅前広場との関係から4-1街区建物の中央部地下に位置している。**
- ・ 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。

<国道15号沿道市街地（4-2街区）の再開発>

- ・ 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し、特定緊急輸送道路である国道15号沿道の耐震性を強化する。**

■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した場合、高輪ゲートウェイ駅の柱と杭の撤去及び駅前のデッキの撤去、補助線街路332号線下部のインフラ設備（排水管、雨水管等）の撤去が必要になり現実的ではない。

○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1,000名程度まで減少し、メインホールは900㎡程度に縮小し、国際会議を誘致することは困難になる。
- ・ 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。
- ・ 帰宅困難者2,400人が3日間滞在するための非常用電源等の設備対応、防災備蓄品（食料、簡易トイレ等）も含めて計画しており縮小することにより受入人数も約半分減ってしまうため、**地域の防災拠点としての機能が低下する。**

○4-2街区北、南に支障するため、計画の縮小が必要となる。築堤と道路の**最小距離が約10m**となり、地区計画により敷地境界より**建物を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**。

○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**。

→**信号機を含めた80mの現地保存案は現実的でない。**

○築堤を現地保存して支障する施設（コンベンション、車路等）を地下にスライドした場合の計画

■検討の見解

○築堤の下部に構造体を施工するには、**築堤と松杭を仮受し**、地下の掘削と構造体の構築をする必要があり**非常に困難な工事である**。また、地下掘削のための山留工事は**築堤の上部から鋼材を貫通させて山留壁を構築**する必要があること、築堤の変位を計測しながら仮受し、本設の構造体にのせかえる事は、**築堤が崩れる可能性が高く、構造を保持したまま施工する事は現実的ではない**。

○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必要があり、非常に硬い地盤（土丹層）を掘削した後に地下2層分（約12m）深く地下構造体を施工するため、**工期と工事費に大きな影響が発生する**（仮に実施した場合59か月遅延、432億円増）

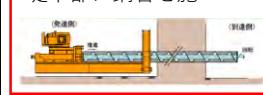
→**支障する施設を深さ方向でスライドすることは現実的ではない**

築堤と松杭の仮受イメージ

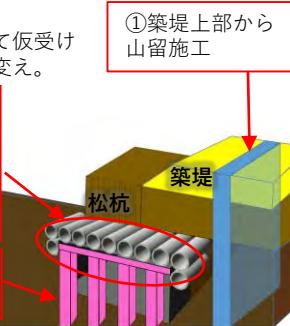
仮受ステップ

- ① 築堤上部から山留の施工
- ② 築堤下部に鋼管を設置
- ③ 築堤と松杭を仮受柱にて仮受け
- ④ 本設地下構造体に受け変え。

②地下に重機を設置し築堤下部に鋼管を施工



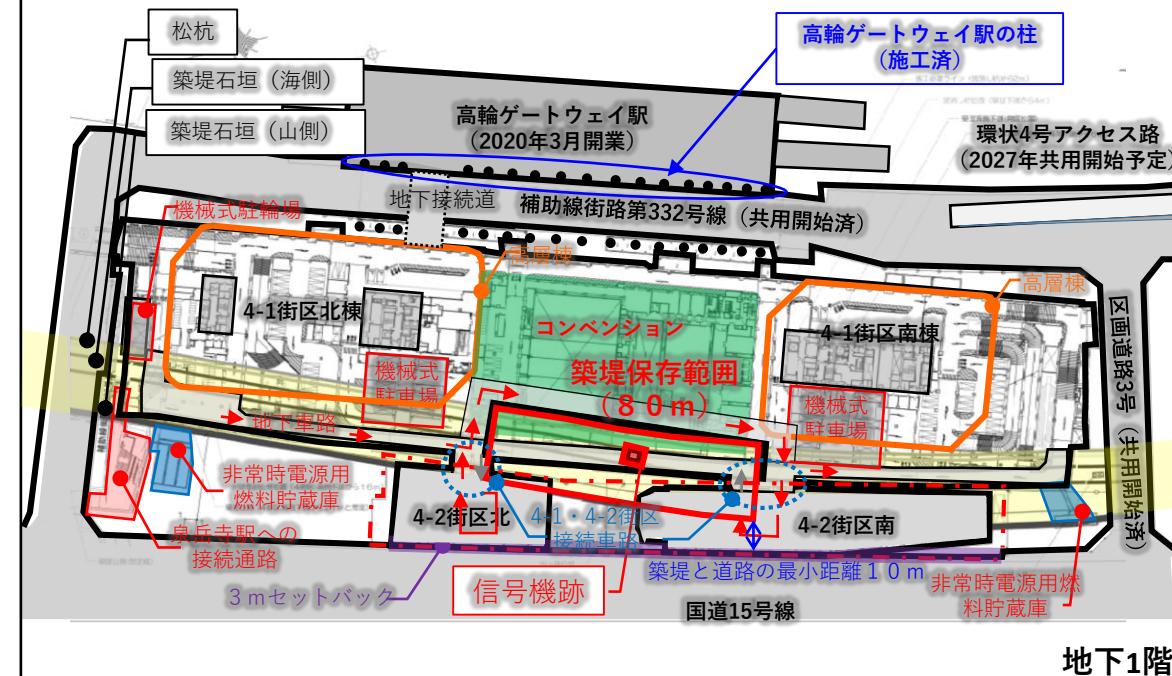
③築堤と松杭の荷重を受けるため、仮受杭を施工



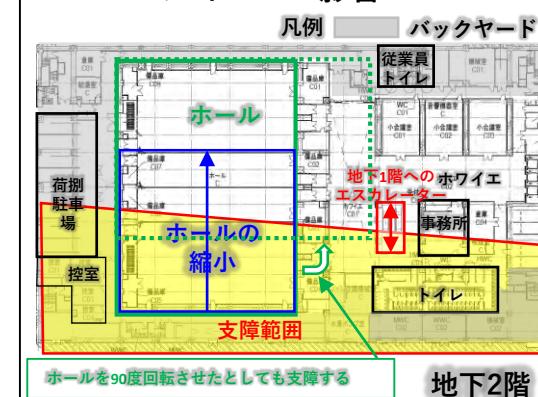
○現在の計画と計画上の課題

- ・ 地下1階の駐車場のメイン車路と大きく支障し迂回が必要となる。迂回した場合にコンベンションと大きく支障する。
- ・ 4-2街区北、4-2街区南の建物と支障し、且つ4-1街区と4-2街区の接続車路にも支障する。
- ・ 4-1街区南棟高層棟に支障し、南棟高層棟を縮小する必要がある

築堤影響範囲



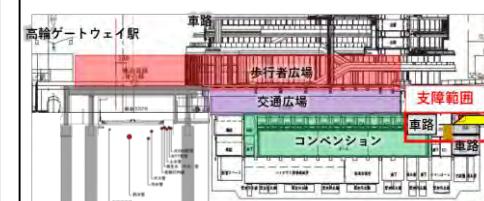
コンベンションへの影響



コンベンションを高輪ゲートウェイ駅側にスライドした時の影響

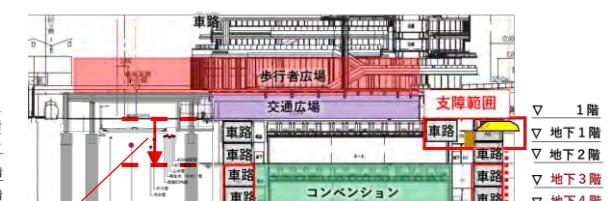


現計画 (地下1階、地下2階)



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

変更案 (地下3階、地下4階へスライド)



築堤を避けるためコンベンションを地下3階、地下4階に計画

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、20万㎡程度の掘削量が増加する。

■検討 信号機跡地を含む築堤の長い区間にわたる現地保存した場合の4-1街区建物の成立性について

信号機跡地を含んで約40mを部分保存した場合の4-1街区建物の成立性の検討を行う。

<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。
- ・世界的に見ると、アジアオセアニア地区での国際会議開催件数の伸びが大きい。その中で東京は、2013年には香港、シンガポール、北京に開催件数では後塵を拝しており、アジアトップの座から転落している。いずれの都市も主要空港からのアクセス性が強みであり、今後も、国を挙げて大型施設の整備に取り組んでいるアジア他国と戦っていくためには、アクセス性に優れ、かつ周辺エリアを巻き込んだ誘致活動が展開できる核となる施設開設が必要。
- ・国際ビジネス交流拠点として国際会議を誘致するためには、2,000人収容規模かつ2,000㎡級のメインホール（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）の規模は必須となる。
- ・国内では、パシフィコ横浜や幕張メッセなど国際会議が開催される大型会議場もあるが多くの場合は郊外型であり、羽田空港や、リニア新幹線と直結したアクセス性は重要な要件である。
- ・会議に訪れる外国人のうち、6割が中大型会議に参加しており、国際会議における大型会議場のニーズは大きい。
- ・国際会議は大規模な会議と小規模で専門的な会議を開催する二極化が進んでおり、本計画では地下のコンベンションと6.7階のカンファレンス（小・中会議を7室）を備える計画である。
- ・アフターコロナを見据えた2022年度以降の会議誘致はすでに活発化しており、リアル開催+オンラインとの併用でさらなる参加者増加を図る運営が求められている。
- ・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、駅前広場との関係から4-1街区建物の中央部地下に位置している。
- ・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。

<国道15号沿道市街地（4-2街区）の再開発>

- ・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し、特定緊急輸送道路である国道15号沿道の耐震性を強化する。

■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した場合、高輪ゲートウェイ駅の柱と杭の撤去及び駅前のデッキの撤去、補助線街路332号線下部のインフラ設備（排水管、雨水管等）の撤去が必要になり現実的ではない。

○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1,100名程度まで減少し、メインホールは900㎡程度に縮小し、国際会議を誘致することは困難になる。
- ・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。
- ・帰宅困難者2,400人が3日間滞在するための非常用電源等の設備対応、防災備蓄品（食料、簡易トイレ等）も含めて計画しており縮小することにより受入人数も約半分減ってしまうため、地域の防災拠点としての機能が低下する。

○4-2街区北、南に支障するため、計画の縮小が必要となる。築堤と道路の最小距離が約11mとなり、地区計画により敷地境界より建物を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。

○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。

→信号機を含めた40mの現地保存案は現実的でない。

○築堤を現地保存して支障する施設（コンベンション、車路等）を地下にスライドした場合の計画

■検討の見解

○築堤の下部に構造体を施工するには、築堤と松杭を仮受し、地下の掘削と構造体の構築をする必要があり非常に困難な工事である。また、地下掘削のための山留工事は築堤の上部から鋼材を貫通させて山留壁を構築する必要があること、築堤の変位を計測しながら仮受し、本設の構造体にのせかえる事は、築堤が崩れる可能性が高く、構造を保持したまま施工する事は現実的ではない。

○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必要があり、非常に硬い地盤（土丹層）を掘削した後に地下2層分（約12m）深く地下構造体を施工するため、工期と工事費に大きな影響が発生する（仮に実施した場合53か月遅延、420億円増）

→支障する施設を深さ方向でスライドすることは現実的ではない

築堤と松杭の仮受イメージ

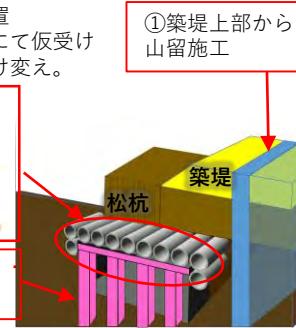
仮受ステップ

- ① 築堤上部から山留の施工
- ② 築堤下部に鋼管を設置
- ③ 築堤と松杭を仮受柱にて仮受け
- ④ 本設地下構造体に受け変え。

②地下に重機を設置し築堤下部に鋼管を施工



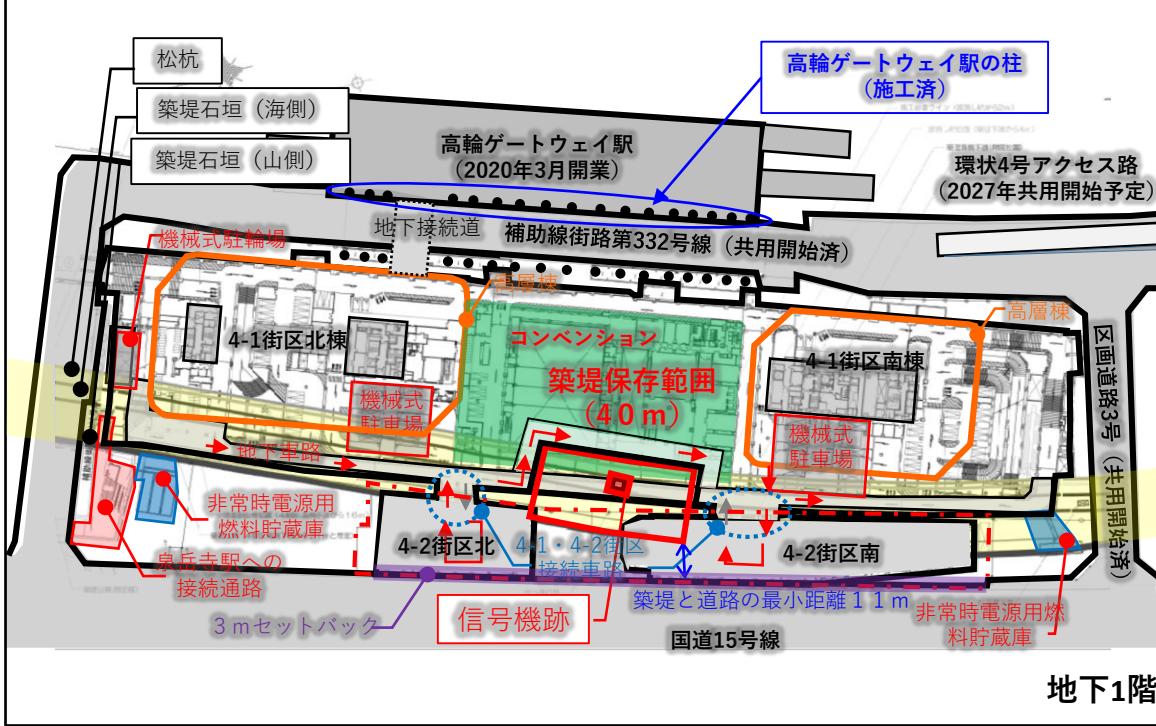
③築堤と松杭の荷重を受けるため、仮受杭を施工



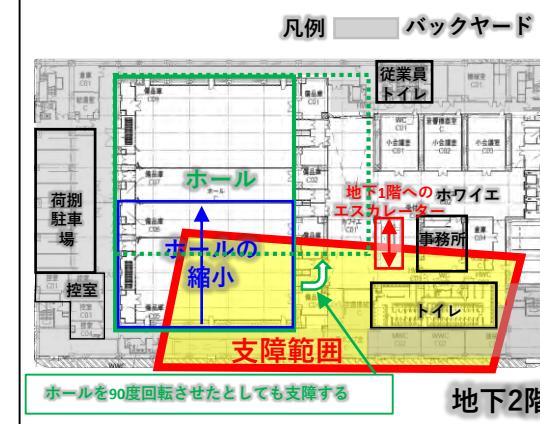
○現在の計画と計画上の課題

- ・地下1階の駐車場のメイン車路と大きく支障し迂回が必要となる。迂回した場合にコンベンションと大きく支障する。
- ・4-2街区北、4-2街区南の建物と支障し、且つ4-1街区と4-2街区の接続車路にも支障する。

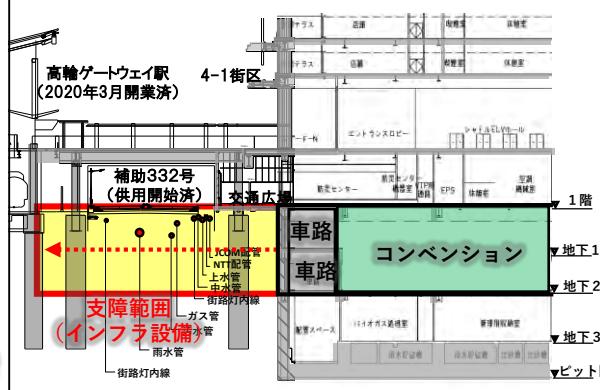
築堤影響範囲



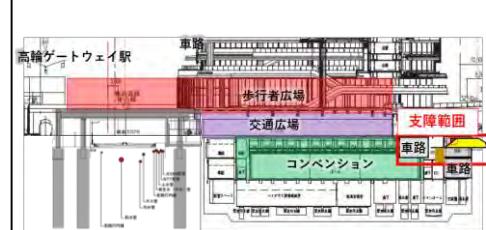
現地保存した際のコンベンションへの影響



コンベンション（地下1階、2階）を高輪ゲートウェイ駅側にスライドした時の影響

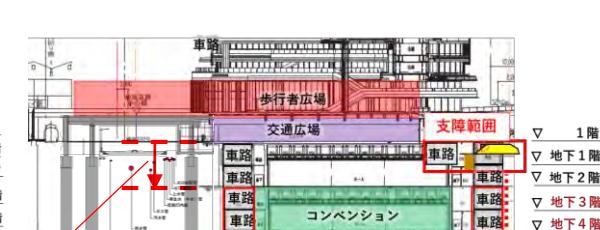


現計画（地下1階、地下2階）



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

変更案（地下3階、地下4階へスライド）



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、20万㎡程度の掘削量が増加する。

■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

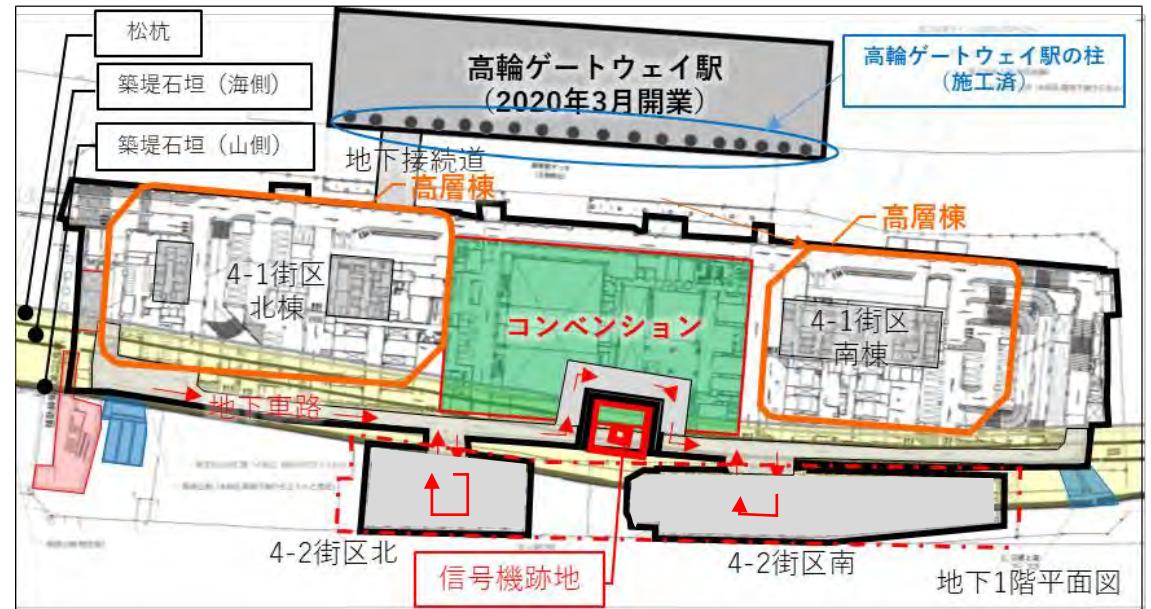
信号機跡地とその周囲約10m(幅23m程度)の範囲を保存した場合の4-1街区建物の成立性の検討を行う。

<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。
- ・世界的に見ると、アジアオセアニア地区での国際会議開催件数の伸びが大きい。その中で東京は、2013年には香港、シンガポール、北京に開催件数では後塵を拝しており、アジアトップの座から転落している。いずれの都市も主要空港からのアクセス性が強みであり、今後も、国を挙げて大型施設の整備に取り組んでいるアジア他国と戦っていくためには、アクセス性に優れ、かつ周辺エリアを巻き込んだ誘致活動が展開できる核となる施設開設が必要。
- ・国際ビジネス交流拠点として国際会議を誘致するためには、2,000人収容規模かつ2,000㎡級のメインホール(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)の規模は必須となる。
- ・国内では、パシフィコ横浜や幕張メッセなど国際会議が開催される大型会議場もあるが多くの多くは郊外型であり、羽田空港や、リニア新幹線と直結したアクセス性は重要な要件である。
- ・会議に訪れる外国人のうち、6割が中大型会議に参加しており、国際会議における大型会議場のニーズは大きい。
- ・国際会議は大規模な会議と小規模で専門的な会議を開催する二極化が進んでおり、本計画では地下のコンベンションと6.7階のカンファレンス(小・中会議を7室)を備える計画である。
- ・アフターコロナを見据えた2022年度以降の会議誘致はすでに活発化しており、リアル開催+オンラインとの併用でさらなる参加者増加を図る運営が求められている。
- ・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、駅前広場との関係から4-1街区建物の中央部地下に位置している。
- ・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。

○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。



■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。

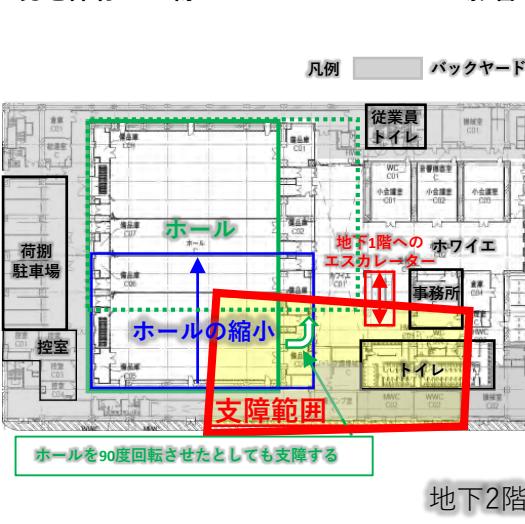
○現地保存する場合は、コンベンションに大きく支障するため下記の点で影響を受けるため、国際ビジネスの交流拠点としての機能が大きく低減する

- ・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、メインホールは900㎡程度に縮小し、国際会議を誘致することは困難になる。
- ・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は帰宅困難者の屋内受入施設として2,400人分が3日間滞在するための非常用電源等の設備対応、防災備蓄品(食料、簡易トイレ等)も含めて計画しており、コンベンションが縮小することにより災害時の受入可能人数も半分近く減ってしまうため、地域の防災拠点としての機能が低下する。

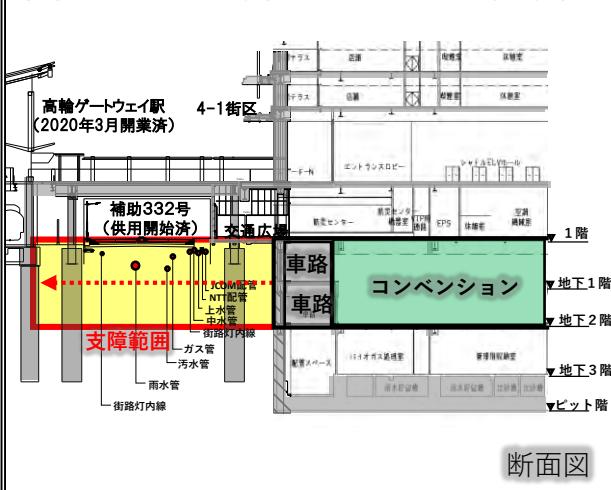
○他街区とも連続する駐車場ネットワークがクランクした線形になることは、交通安全上の懸念がある。

→信号機部の現地保存案は現実的でない。

現地保存した際のコンベンションへの影響



コンベンション (地下1階、2階) を高輪ゲートウェイ駅側にスライドした時の影響



○築堤を現地保存して支障する施設 (コンベンション、車路等) を地下にスライドした場合の計画

■検討の見解

○築堤の下部に構造体を施工するには、築堤と松杭を仮受し、地下の掘削と構造体の構築をする必要があり非常に困難な工事である。また、地下掘削のための山留工事は築堤の上部から鋼材を貫通させて山留壁を構築する必要があること、築堤の変位を計測しながら仮受し、本設の構造体にのせかえる事は、築堤が崩れる可能性が高く、構造を保持したまま施工する事は現実的ではない。

○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必要があり、非常に硬い地盤(土丹層)を掘削した後地下2層分(約12m)深く地下構造体を施工するため、工期と工事費に大きな影響が発生する(仮に実施した場合48か月遅延、411億円増)

→支障する施設を深さ方向でスライドすることは現実的ではない

築堤と松杭の仮受イメージ

仮受ステップ

- ① 築堤上部から山留の施工
- ② 築堤下部に鋼管を設置
- ③ 築堤と松杭を仮受柱にて仮受け
- ④ 本設地下構造体に受け変え。

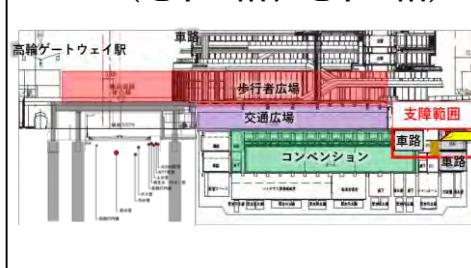
②地下に重機を設置し築堤下部に鋼管を施工

③築堤と松杭の荷重を受けるため、仮受杭を施工

①築堤上部から山留施工

④本設地下構造体に受け変え。

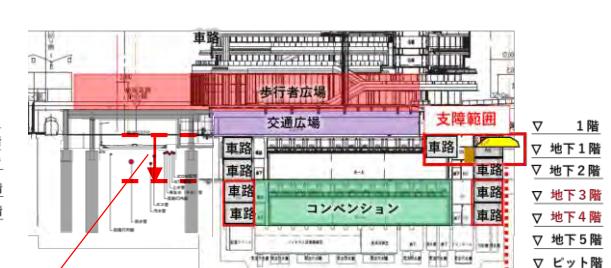
現計画 (地下1階、地下2階)



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

変更案 (地下3階、地下4階へスライド)



築堤を避けるためコンベンションを地下3階、地下4階に計画

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。

国際交流拠点として4街区に求められる機能（上記計画）
 ○アジアヘッドクォーター特区の指定による規制緩和などを活かし、国内外の成長企業が集積する日本と世界をつなぐビジネスセンターの形成
 ○世界の知を集める国際会議場等の機能確保

- <コンベンション>**
- 世界的に見ると、アジアオセアニア地区での国際会議開催件数の伸びが大きいですが、その中で東京は、香港、シンガポール、北京と比べ大きく後れを取っている。
 - いずれの都市も主要空港からのアクセス性が強みであり、今後、国を挙げて大型施設の整備に取り組んでいるアジア他国と戦っていくためには、**羽田空港や、リニア新幹線と直結したアクセス性を活かし**、かつ周辺エリアを巻き込んだ誘致活動が必要である。（国家戦略特区として指定）
 （国内では、パシフィコ横浜や幕張メッセなど国際会議が開催される大型会議場もあるが多くは郊外型であり交通利便性の面で諸外国に劣っている。）
 - 国際ビジネス交流拠点**として国際会議を誘致するためには**2,000人収容規模かつ2,000㎡級のメインホール**（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）の規模は必須となる。
 - 収容人数の大きい会議室が不足しており、2000人収容施設のニーズは高い。**
 - 国際会議開催のためには、最大規模の施設収容人数が重要な要因を占める。**（オープニングスピーチ、メインのカンファレンス等）
 - 都心においては、駅直結で2000人クラスの無柱空間が確保できる施設はなく、東京の国際競争力に大きく貢献する。
 - 会議に訪れる外国人のうち、**6割が中大型会議に参加しており、国際会議における大型会議場のニーズは大きい。**
 - 国際会議は大規模な会議と小規模で専門的な会議を開催する二極化が進んでおり、本計画では地下のコンベンションと6.7階のカンファレンス（小・中会議を7室）を備える計画である。
 - アフターコロナを見据えた2022年度以降の会議誘致はすでに活発化しており、リアル開催+オンラインとの併用**でさらなる参加者増加を図る運営が求められている。
 - 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。

【国際空港からのアクセス比較】

- 品川開発（羽田国際空港から14分）
- サンテック国際展示場（チャンギ国際空港から16分）
- 上海国家展覧コンベンション（上海虹橋国際空港から30分）

【会議参加者数の変化】

2,000人以上の大規模な会議と、100人未満の小規模な会議の開催件数が伸びている。

国際会議による参加人数別の開催数

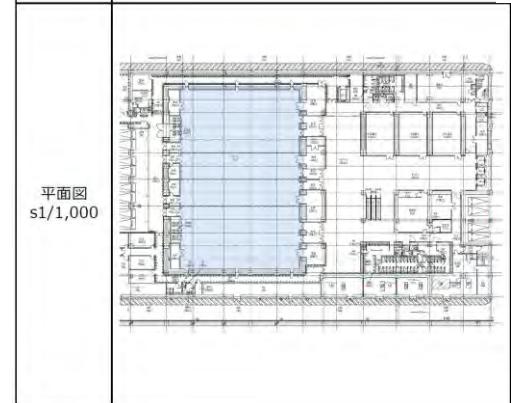
	2007年		2015年	
	開催件数	構成比	開催件数	構成比
100人未満	445	24%	850	30%
100～499人	1,028	55%	1,375	48%
500～999人	182	10%	260	9%
1,000～1,499人	75	4%	83	3%
1,500～1,999人	35	2%	61	2%
2,000人以上	93	5%	218	8%

※100人未満の小規模な会議と、2,000人以上の大規模な会議の開催件数が伸びている。（JR東日本調べ）

【同規模の施設】

グランドプリンスホテル新高輪「飛天」

品川4街区コンベンション



【大規模会議誘致実績・動向等】

2013年の国際会議で日本は世界7位、東京は26位。アジア各国の都市の台頭により5年前と比較して東京都順位が落ちている。（2008年：日本7位、東京13位）

都市別の国際会議開催数（2013年）

Rank	City	2013
1	Paris	204
2	Madrid	186
3	Vienna	182
4	Barcelona	179
5	Berlin	178
6	Singapore	173
7	London	166
8	Istanbul	146
9	Lisbon	125
9	Seoul	123
11	Prague	121
12	Amsterdam	120
13	Dublin	114
14	BuenosAires	113
15	Brussels	111
16	Copenhagen	109
17	Budapest	106
18	Beijing	105
19	Rome	99
20	Stockholm	93
20	Sydney,NSW	93
20	Bangkok	93
23	Hong Kong	89
24	Helsinki	85
25	Munich	82
26	Tokyo	71
26	Rio de Janeiro	71
28	Taipei	78
29	Shanghai	72
30	Montreal,QC	71

↑
国際競争力の強化が必要

（JR東日本調べ）

【コンベンションの規模の比較】

複合施設のビルインの場合、柱スパンの制約があるため、ホテルの宴会場以外で1,500㎡を超える競合施設はない。品川開発でのコンベンションにて2,000㎡規模に対応し、更に大規模な会議は、2街区文化施設、4街区カンファレンス、ホテルと連携し、更に品川周辺の施設と連携して対応する。

東京都内の会議室面積別 施設数

最大会場面積	面積：㎡											合計		
	0-199	200-399	400-599	600-799	800-999	1,000-1,499	1,500-1,999	2,000-2,499	2,500-2,999	3,000-4,999	5,000-7,499		7,500-9,999	10,000-
品川	4	2	2											8
品川・劇場			2	2										4
田町				1										1
大丸					1	2		1	2					7
大丸有	8	9	1	1										19
六本木			1	4	3	1						1		11
六本木・劇場				2	3									8
虎ノ門	3	3	1											9
虎ノ門・劇場				1	3									4
有明					1	2		1						4
有明・劇場					1									1
台場	2		1											3
台場・劇場			1	2	2									5
有明														0
有明・劇場														0
新宿														2
新宿・劇場														2
新宿														2
新宿・劇場														2
品川														9
品川・劇場														2
品川														6
品川・劇場														2
品川														1

コンベンション (4街区) に対応

品川エリアの周辺施設と連携して対応

不足している範囲

（JR東日本調べ）

【今後の国際会議の需要推移】

・アジアでは中国の展示会数が10年で3倍近くに増加。韓国、香港も件数を伸ばす中で日本は鈍化傾向にある。
 ・中国や韓国ではUFI認証を取得した展示会の件数も増加しており、展示会の国際化を進めている。

（表1）アジア諸国における見本市・展示会開催件数の推移

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	データの出所
日本	1,109	991	574	516	528	692	721	621	603	611	韓ピーオービー(注1)
中国	1,840	2,027	3,298	2,467	3,800	4,320	4,270	4,490	4,920	5,400	中国国貿促
香港	67	67	67	68	66	92	95	110	118	118	香港展覧会議業協会
韓国	221	248	268	300	336	353	354	409	422	479	韓国見本市主催者協会
シンガポール	94	73					n/a				Singapore Tourism Board
タイ	250	271	296	369	363			n/a			(注2)

（JR東日本調べ）

(5) 移築保存とVR等最新技術を活用した検討

■検討① 信号機跡の「移築保存」を検討する

信号機跡を移動について検討を行う。

<移築案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見える範囲が限定的となる。**
 ・広場からの見た場合は、山側方向からの見え方となる。

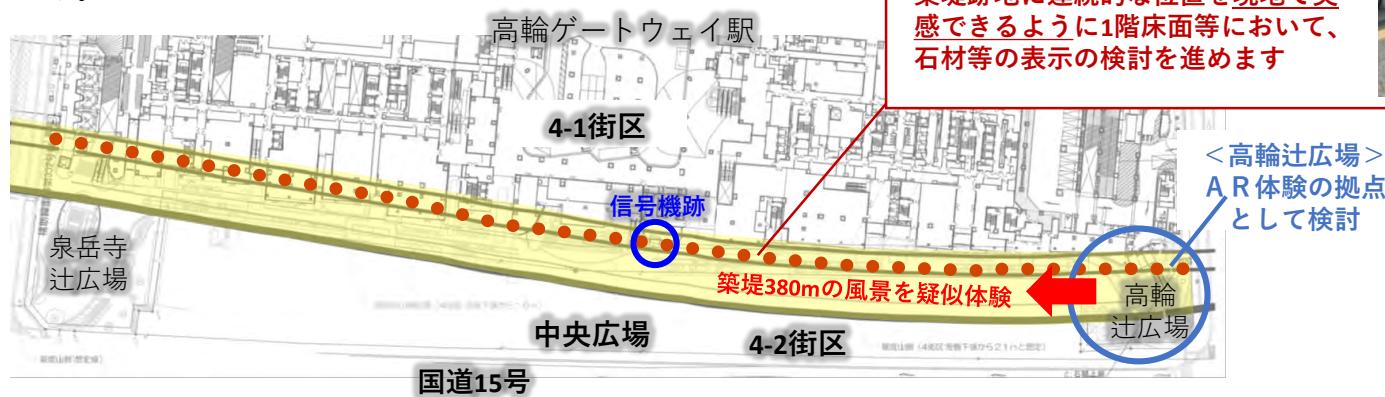
<移築案②> 多くの人から見えやすい位置に移築する。
 ・**多くの人から見えやすい中央広場等に信号機土台を含む約30mを移築し、また信号機を復元して、まちのシンボルとして活用する。**

・移築に際しては、**内部構造・基礎構造等を解明する調査を実施した上で、その価値を継承しうる移築方法の検討を行う。**
 ・移築工事の際は、出来るだけ当時の**在来工法による復元工事**を行う。
 ・**明らかにされた学術的・土木技術的価値が現地で見られるような展示公開の仕方**についても検討を進める。

■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なかでリアルに感じる**ことで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。



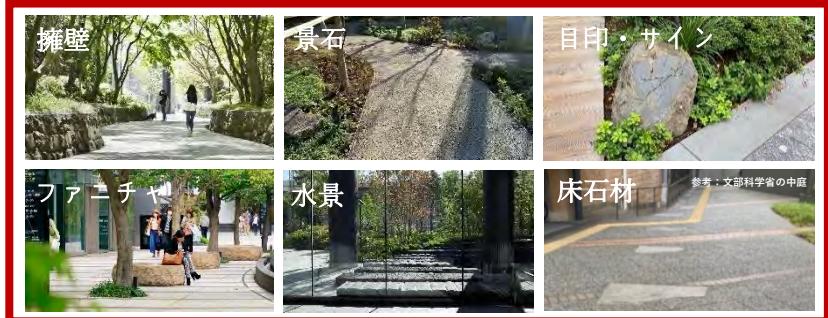
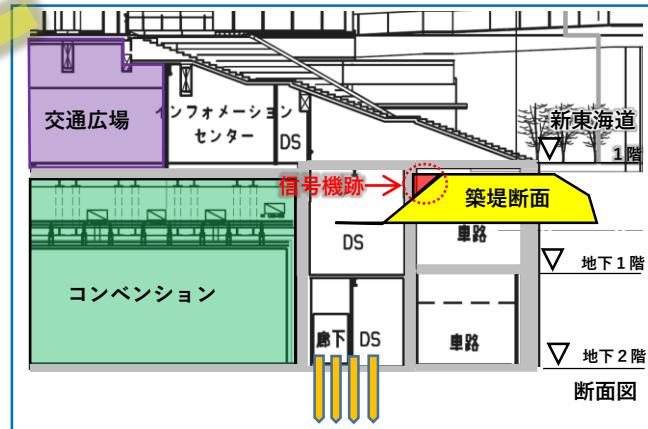
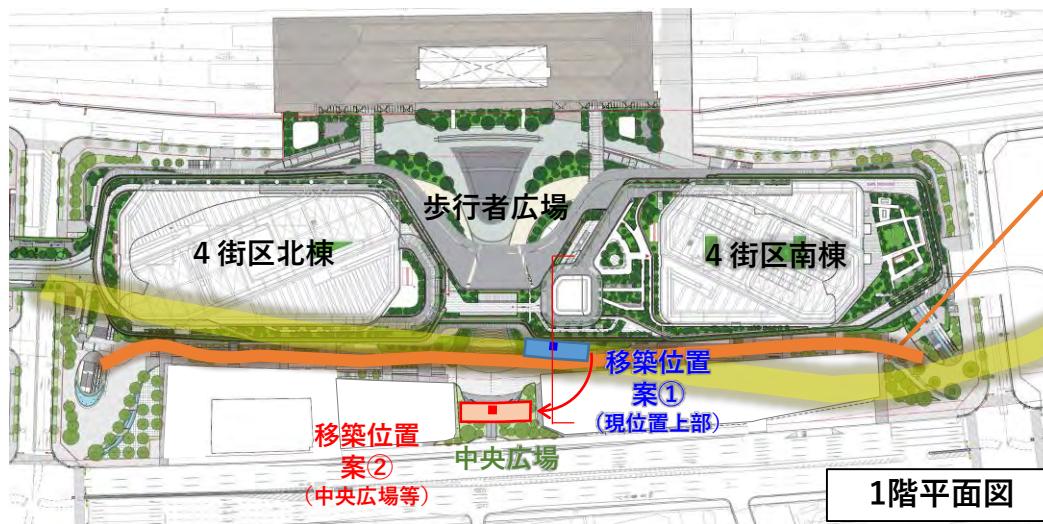
築堤跡地に連続的な位置を現地で実感できるように1階床面等において、石材等の表示の検討を進めます



<高輪辻広場> AR体験の拠点として検討

新東海道

かつての東海道や宿場町での賑わいが、現代のデザインとアクティビティで新たに生まれ変わる



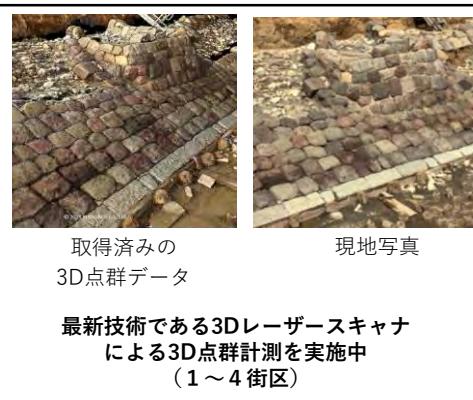
築堤石材を記憶としてのまちなかでの活用した場合の参考イメージ

■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

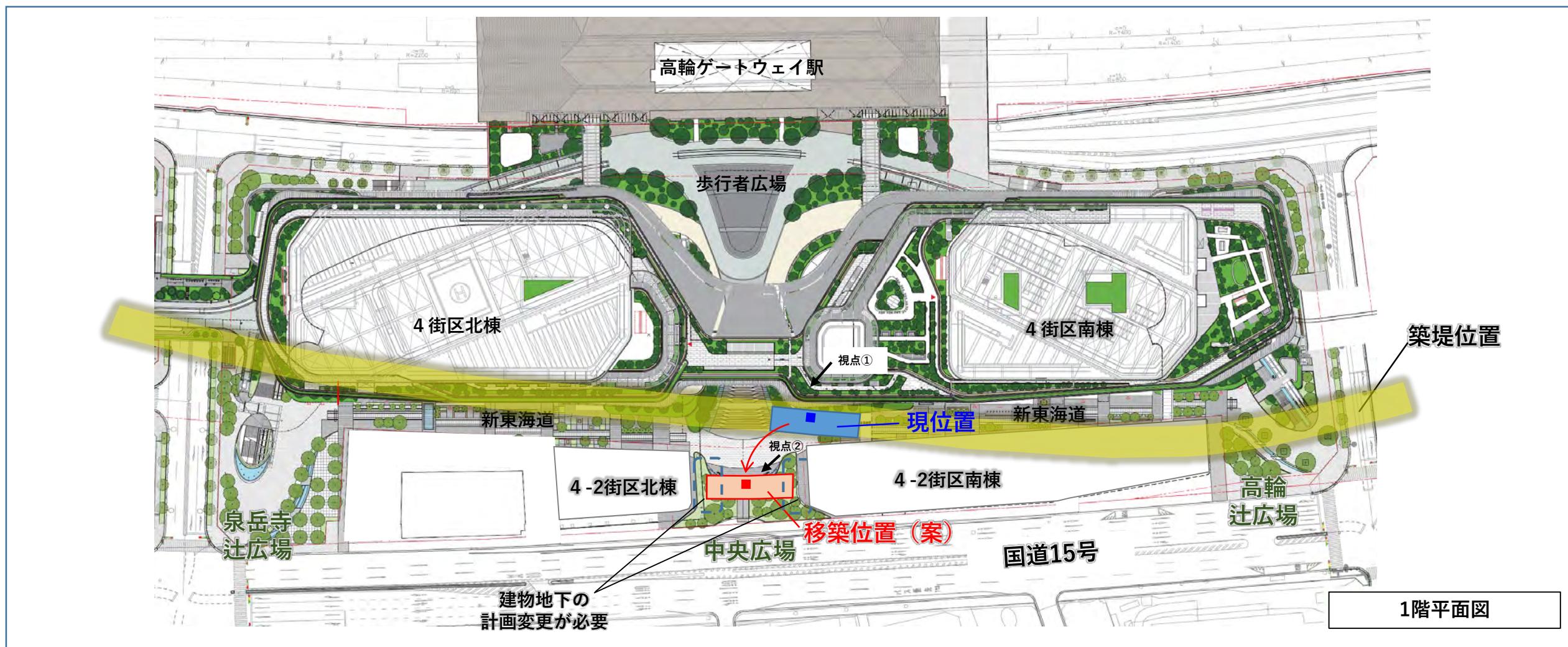
- 信号機土台部を含めた前後約30mを範囲について、**中央広場等のまちなかにシンボルとして移築することの検討を行う。**
- 丁寧な調査を行い得られた学術的・土木技術的な知見を現地でわかるように公開するための検討を行う。
- 築堤の跡地において、**1階床面などで石材などを使い連続的に表示することで高輪築堤を実感できる**検討を進める。
- AR技術等を活用し、**新しいまちなかで築堤の風景を再現し「築堤の長さ」を感じられる仕組み**をつくる。

(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。
- 信号機土台部を含む前後約30mの範囲を中央広場などのまちなかに「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。

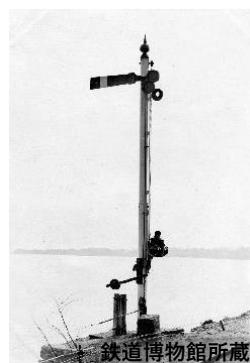
4街区 信号機土台部の「移築保存（案）」について

(参考資料)



明治5年の鉄道開業時のわが国最初の信号機遺構と考えられている「信号機土台部」を中央広場へ「移築保存」を基本として具体的な検討及び関係者と調整を進めます。

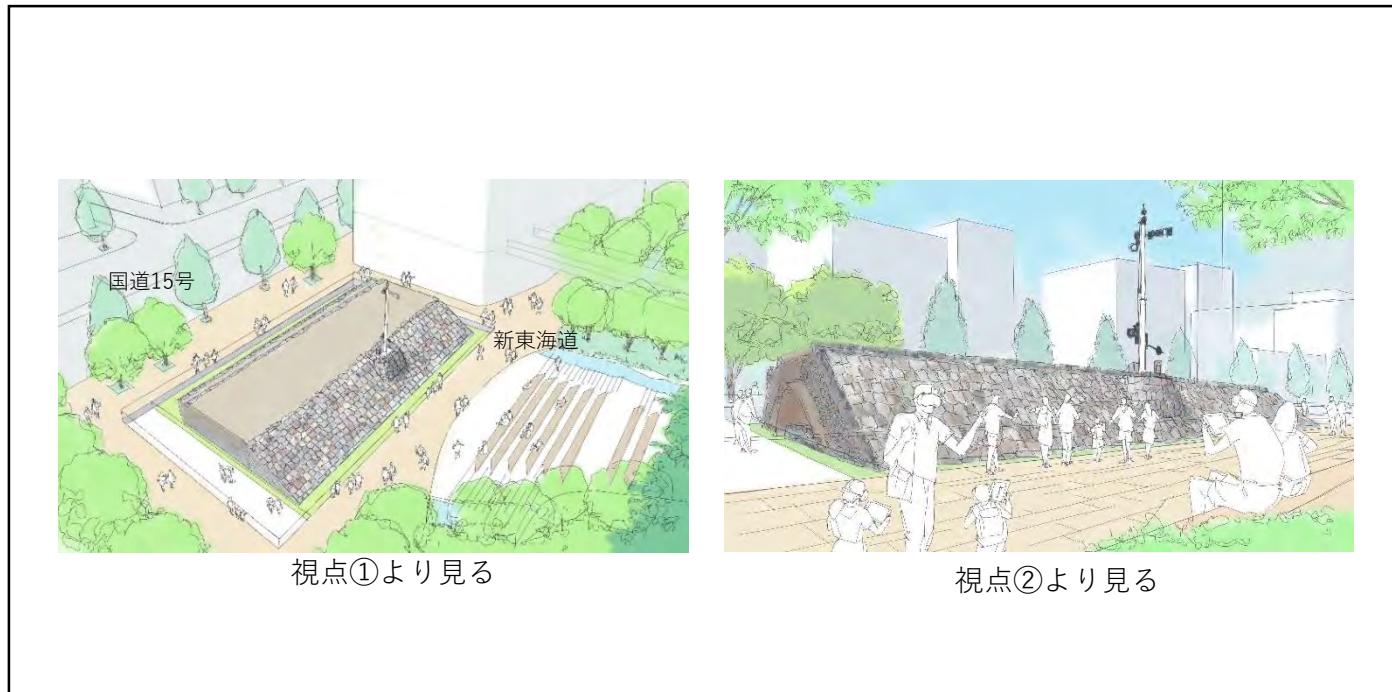
- 信号機土台部を含む約30mの築堤を中央広場等に移築保存し、まちのシンボルとして高輪築堤の歴史的な価値を次世代へ継承します。
- 当時の文献等を調査した上で、信号機の復元を検討します。



明治30年代に高輪築堤に設置されていた信号機



信号機土台部の様子



移築のイメージ

学術的価値を考慮した調査・移築保存・公開について

<学術的価値を考慮した移築保存>

- ・調査（本調査・文献調査・類似事例調査）から得られる知見を活かし150年前の鉄道開業時の状態に保存・復原
- ・可能な限り出土した材料を再利用し在来工法にて復原
- ・耐震性確保のための補強や木材の劣化抑制処理等を行い長期に渡る公開展示を実施

<移築保存に向けた具体的なポイント>

◇本調査

- ・石垣や裏込め、内部土層、基礎構造等の学術的な調査
- ・復原を前提とした本調査方法の検討
（石材・木材の劣化状況、裏込め石の圧密度等）

◇高輪築堤の文献調査

- ・石垣及び築堤内部土層・裏込め等
- ・築堤下部の支持地盤や基礎構造
- ・築堤建造時の施工情報（施工方法・仕様等）

◇類似事例の調査

- ・台 場：高輪築堤と同一の施工者もあり、構造に共通性がある可能性
- ・西田橋：河川改修により移築保存。解体調査時に基礎構造等が判明
詳細な解体調査や文献調査を基に、元材を用いて復原
得られた知見を資料館にて展示
- ・常盤橋：東日本大震災により被災し、修理時に基礎を含め詳細調査
解体調査・文献調査結果から創建当時の意匠と構造に修理
- ・横浜2号ドック：土木産業遺構とまちづくりを共存させ、一般に開放

◇上記調査を踏まえた移築・復原方法

- ・出土した材料を可能な限り活用し、在来工法により復原
- ・石材・土層・木材等の劣化防止を実施
- ・構造安定性を検討し、耐震性確保等の補強を実施

◇展示・公開方法、維持管理

- ・学術的価値の積極的な公開（内部構造等の展示）
- ・長期に渡り価値を維持するための管理方法の検討
- ・在来工法にて復原する様子も公開し、当時の施工技術を紹介

◆移築保存に向けた検討体制が必要

- ・西田橋移築例：西田橋解体復原調査委員会
- ・2号ドック例：三菱地所・横浜市・旧横浜船渠第2号ドック調査委員会

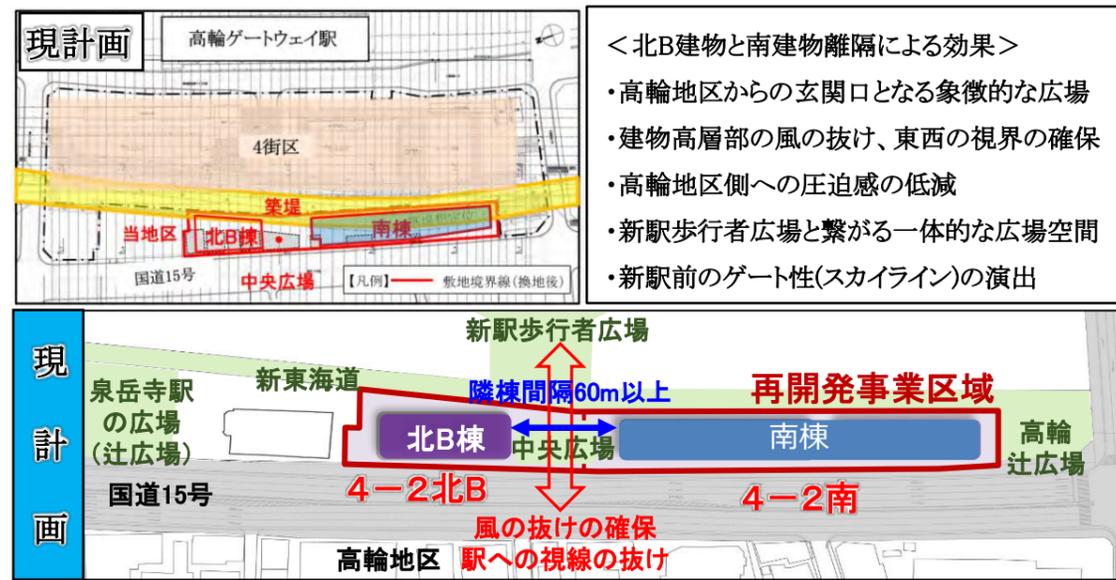
- ・石垣表面のみ復元している例



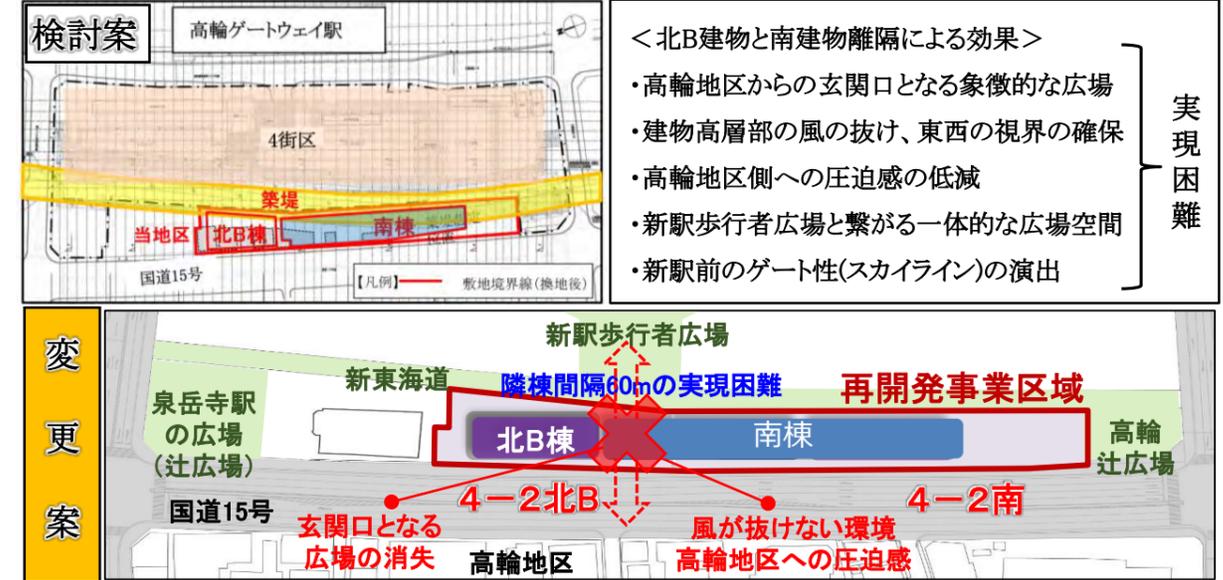
- ・150年前の鉄道開業時の状態を保存・復原
- ・石垣だけでなく、調査結果を踏まえた知見により
内部構造等も含め在来工法により復元
- ・築堤の内部土層の構造や基礎構造がわかる展示
- ・土層や木杭の劣化を防ぐ処理を行い、現物を長期間展示



■ 検討内容: 現計画南棟の北側(中央広場側)への位置変更が可能か検討を行った。



南棟
位置変更



【北側(中央広場)への位置変更に伴う影響】

1. 上位計画及び都市計画で定められた中央広場の消失・隣棟間隔の狭小化

➡ 上位計画との不整合と周辺市街地環境の悪化

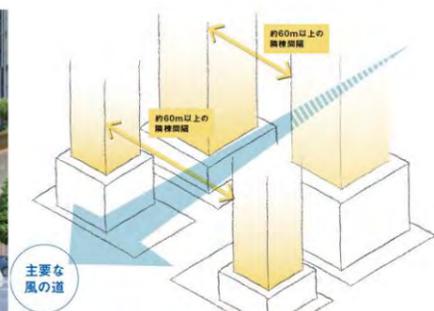
- (1) ガイドラインや都市計画で既に定められた高輪地区の街の玄関口となる中央広場(地区施設)の消失。➡高輪ゲートウェイ駅から高輪地区への軸線の分断、既存市街地から閉ざされた景観。
- (2) ガイドラインに定められた風の道に配慮した南北方向の高層部の隣棟間隔60mが確保困難。➡周辺市街地環境が悪化(風の道や風環境、東西方向の視界への遮蔽)。

上位計画による位置づけ 品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン

：新駅と街をつなぐ広場

：高輪ゲートウェイ駅の設置を踏まえた、西側に周辺街づくりと一体的な広場空間。

方針3 [計画指針6]



・分断されていた東西をつなぎ、南北の軸が交差する結節空間。

・高輪地区から街の玄関口となる広場の整備。➡北周辺地区と高輪地区との結節機能の強化。

・風の道や風の抜けを確保のため隣棟間隔を約60m以上確保。

2. 地権者の生活再建・事業継続への悪影響

地権者が新設建物へ直接移転できるよう、既存建物の無い南側から、段階的に建物整備する「直接移転」を計画。➡南棟の北側への位置変更により、「直接移転」の計画が困難となり、地区外へ一時転出する必要が生じ、地権者の生活再建・事業継続に悪影響。

3. 計画建物・事業が成立しない可能性

➡事業遅延や再開発事業の不成立により、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への悪影響が懸念

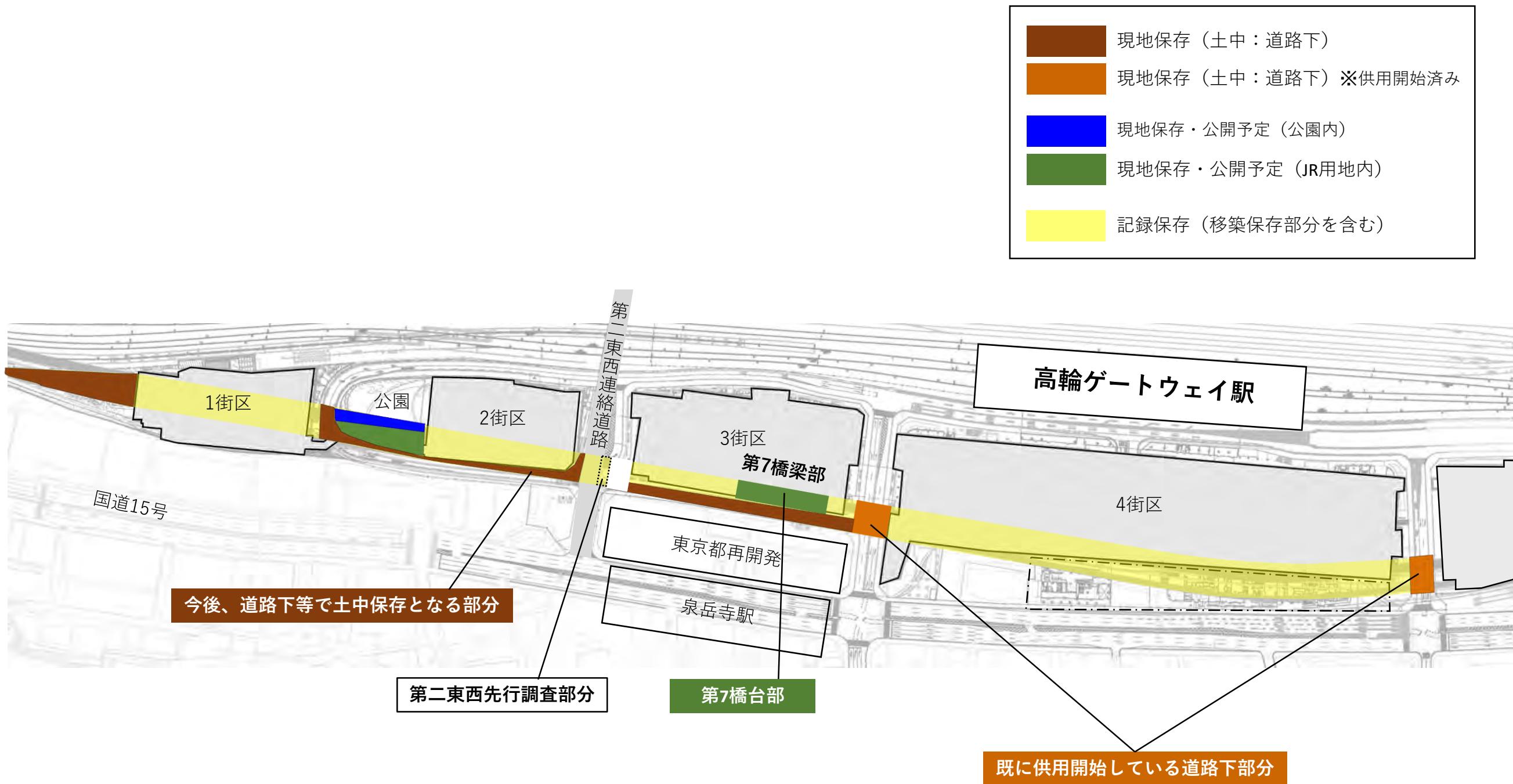
- ・右記の要因により、現計画が大幅に変わるため、計画建物が成立しない可能性。
- 又、計画の再検討や地権者への説明、条件提示が再度必要となり、事業の大幅な遅延が発生。
- ➡早期の生活再建等を望む地権者への影響大
- ➡再開発事業自体の不成立の可能性

【要因】

- ・南北の事業区域や敷地の設定変更。
- ・南街区の天空率が基準を満たせず、現計画建物が成立しない可能性。
- ・必要な空地、緑化面積が確保出来ず、現計画建物が成立しない可能性。
- ・4街区高層棟の影になり、4-2南棟住宅部の日照・採光環境が悪化。

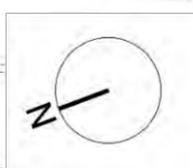
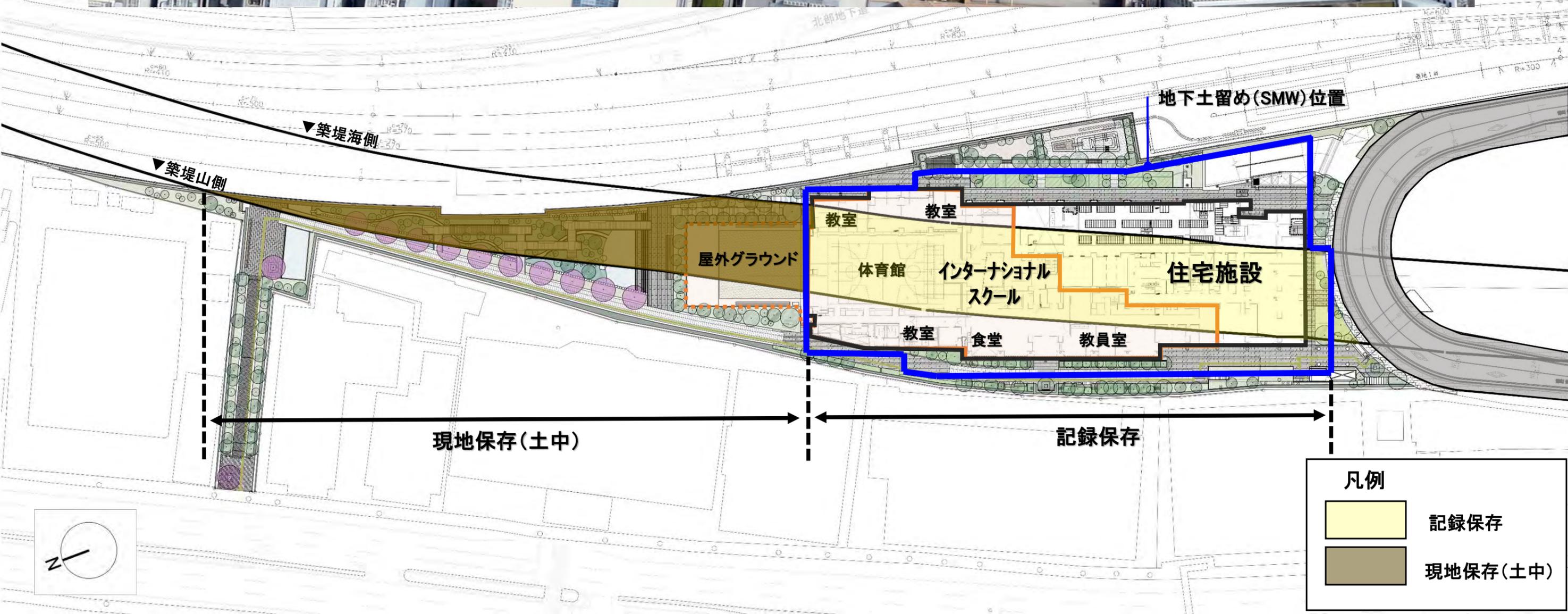
■ 検討結果: 以上の影響により、南棟を北側(中央広場側)へ位置変更することは困難。

高輪築堤の調査・保存について（1～4街区）



※道路下の土中保存範囲については、今後インフラとの調整によって変更になる場合があります。

1街区における高輪築堤の調査・保存について



2021年4月19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6回（ほかに、準備会2回）及び懇談会6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、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、以上の考えに基づき、国家戦略特別区域計画等に位置付けられている関連基盤整備事業等及びまちづくり全体を両立させながら、高輪築堤の価値継承に向け、高輪築堤の調査・保存等に真摯に取り組んでまいります。なお、調査・保存等にあたりましては、2024年度まちびらき（第I期）のスケジュール確保及び民間会社として合理的な負担の範囲内となるよう、関係行政等のご支援やご理解をいただきながら進めてまいります。

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

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（以下、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、委員・オブザーバーで事前に議論・意見交換する場

■ 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橋梁橋上部を含む前後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・移築先での展示公開
- ・その他の部分は記録保存（調査方法等の詳細は今後議論が必要）

○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3-1】

- ・2街区公園部の現地保存・公開
- ・第7橋梁橋上部の移築保存

⇒ 検討事項：第7橋梁橋上部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橋梁橋上部の現地保存の可能性について【JR東日本より：資料3-2】

- ・第7橋梁橋上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橋梁橋上部80mの現地保存の可能性を改めて検討・説明（JR東日本）

⇒ 検討事項（第3回）：本調査前の現場見学会の開催（JR東日本・港区）

第5回（2021年3月3日）

○萩生田文部科学大臣視察を受けての議論

- ・開発と保存を両立させながら、貴重な文化遺産を現地で保存・公開できるよう検討
- ・「国としても保存を含めた技術や知恵、あるいは財政的な支援にコミットする」旨の発言を受けて、区・都・国・文化庁等の関係者と協力しながら進める

第6回（2021年3月26日）

○高輪築堤跡の文化財的評価と保存の方針について【委員より：資料3-3】

- ・ 3街区の区第7橋梁橋台部約80mの現地保存を要望
- ・ 4街区の信号機跡を含み可能な限り長い区間に渡って現地保存することが望ましい
- ・ 記録保存調査を行っていく中で、必要な場合は移築保存・現地保存を検討
- ・ 記録保存は現地保存を除く部分を対象とし、詳細かつ慎重な調査が必要

○1街区～6街区の保存方針案について【JR東日本より：資料3-4】

- ・ 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]

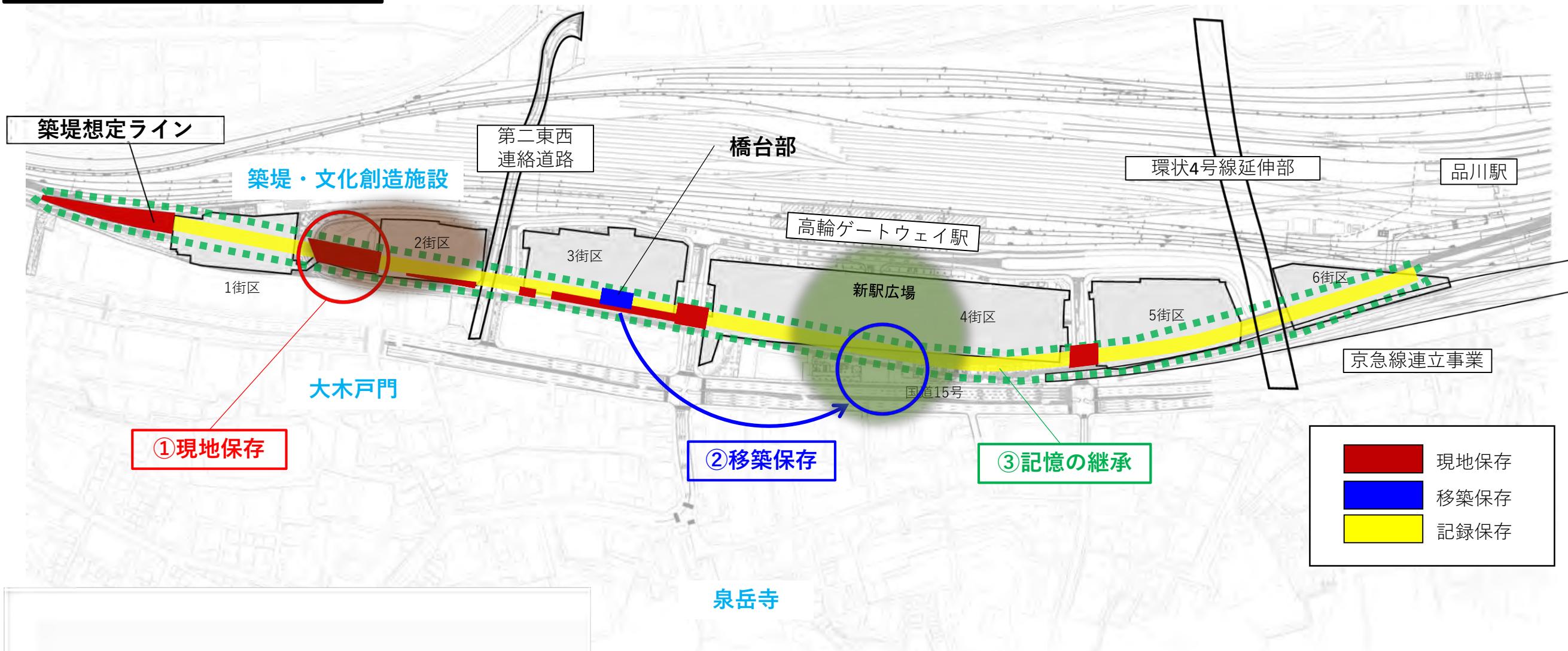
- ・ 1街区～6街区までの保存方針の決定
- ・ 2024年度まちびらき（I期）のスケジュール確保
- ・ 関連基盤整備事業やまちづくり全体との整合性確保
- ・ 調査・保存、建物計画変更に伴う費用負担等に対する支援

[保存方針案]

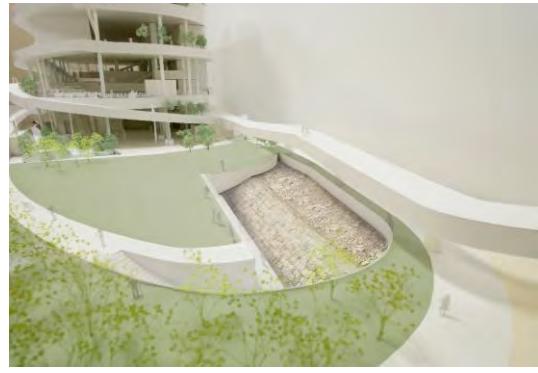
- ・ 第7橋梁橋台部及び2街区公園部の現地保存・公開
- ・ 道路下部等建物に支障しない部分の土中での現地保存（土中埋戻し）
- ・ その他の部分は記録保存

- ⇒ 検討事項：JRの保存方針案【資料3-4】は1・4街区の文化財的評価を踏まえる前に示されたもの。第5回委員会に委員より提示された保存の方針（資料3-3）を踏まえたJR東日本の保存方針を文書で提示する
- ⇒ 検討事項：具体的な調査方法を検討
- ⇒ 決定事項：次回委員会にてオブザーバーとして文化庁が参加

■ 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。



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。

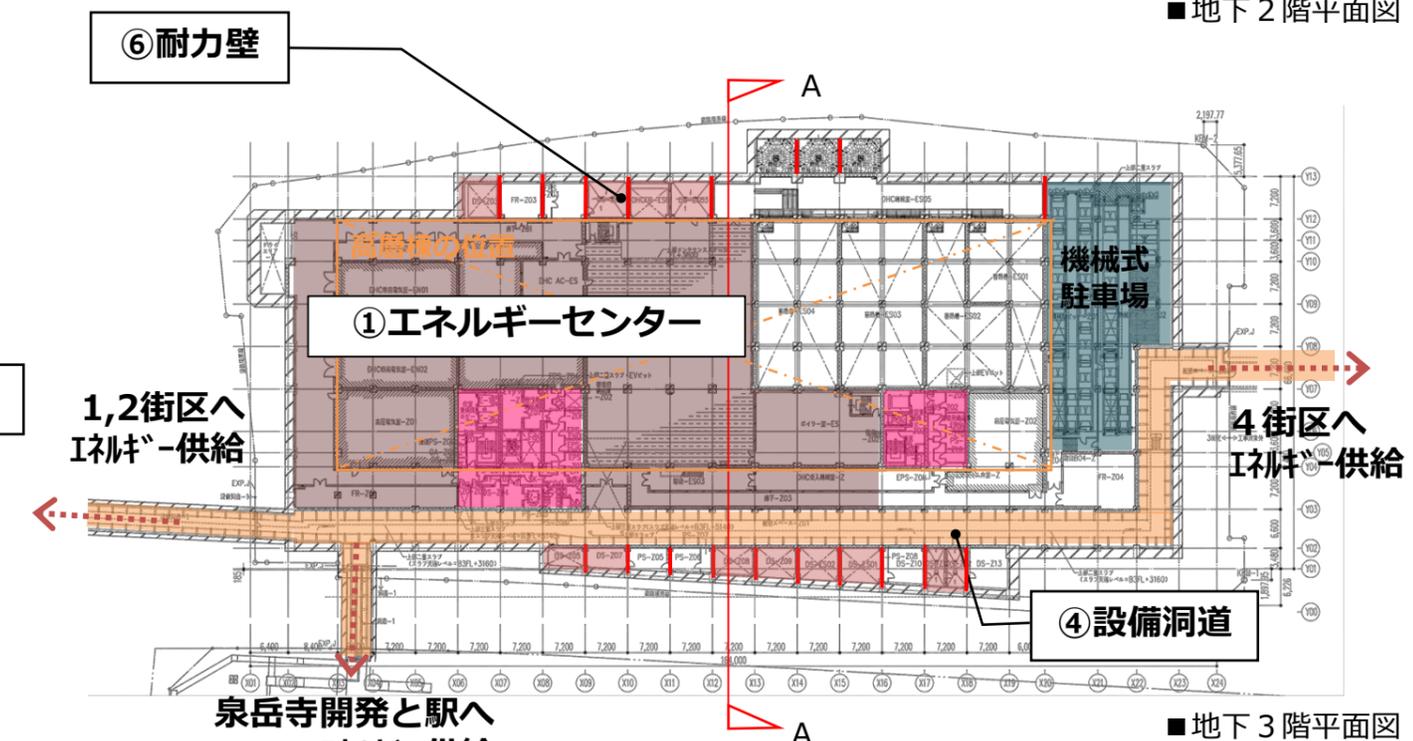
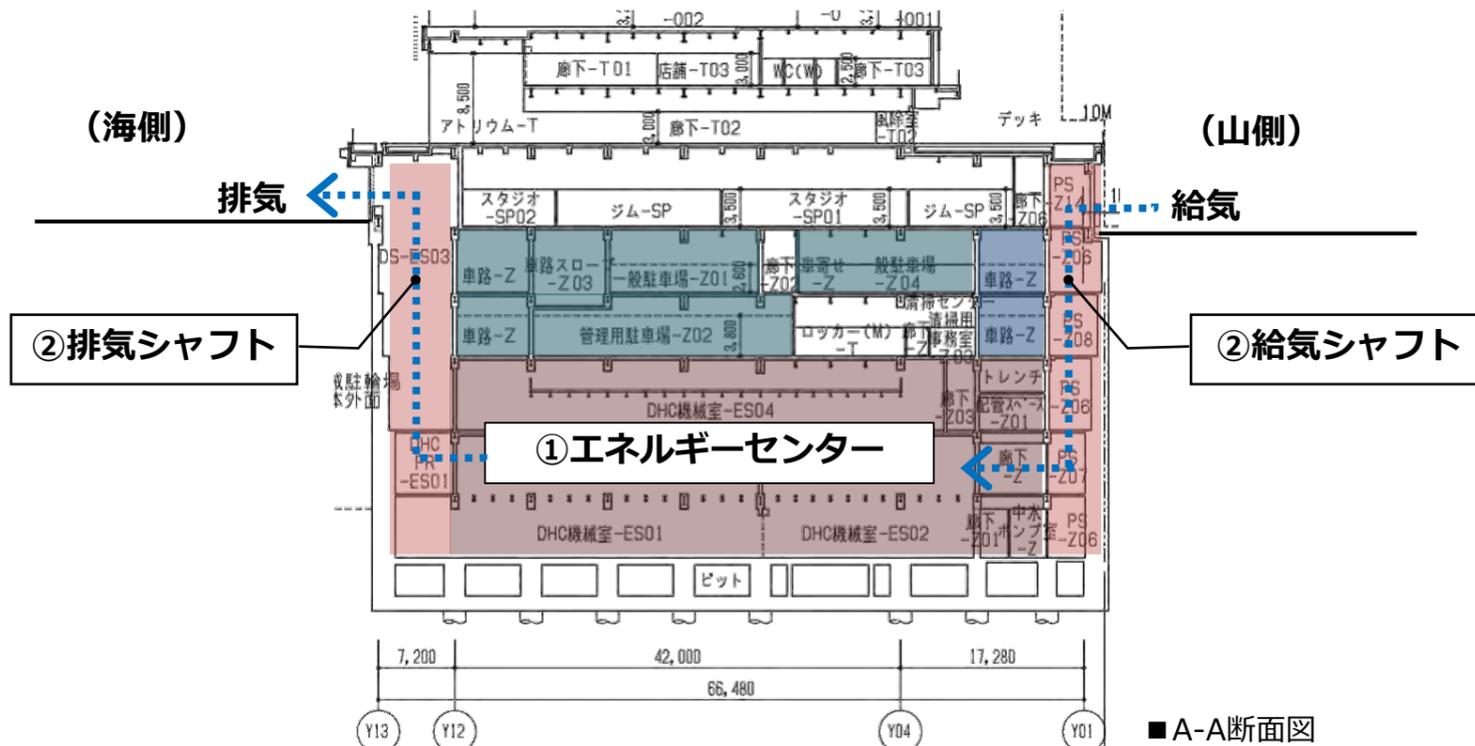
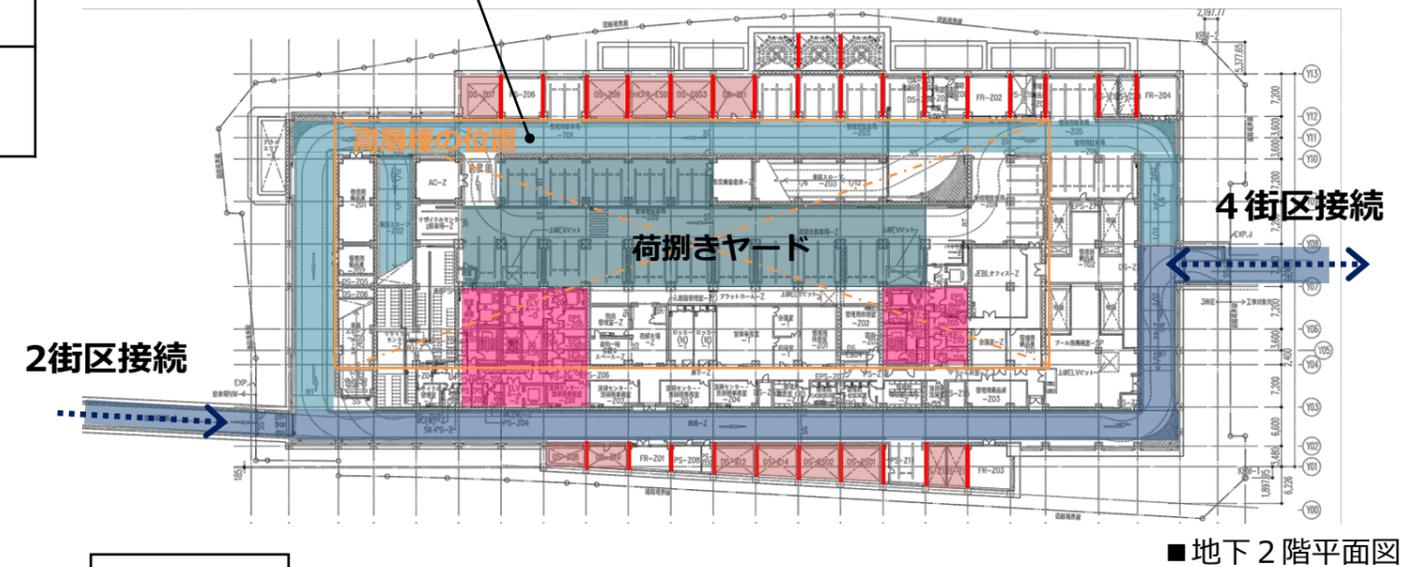
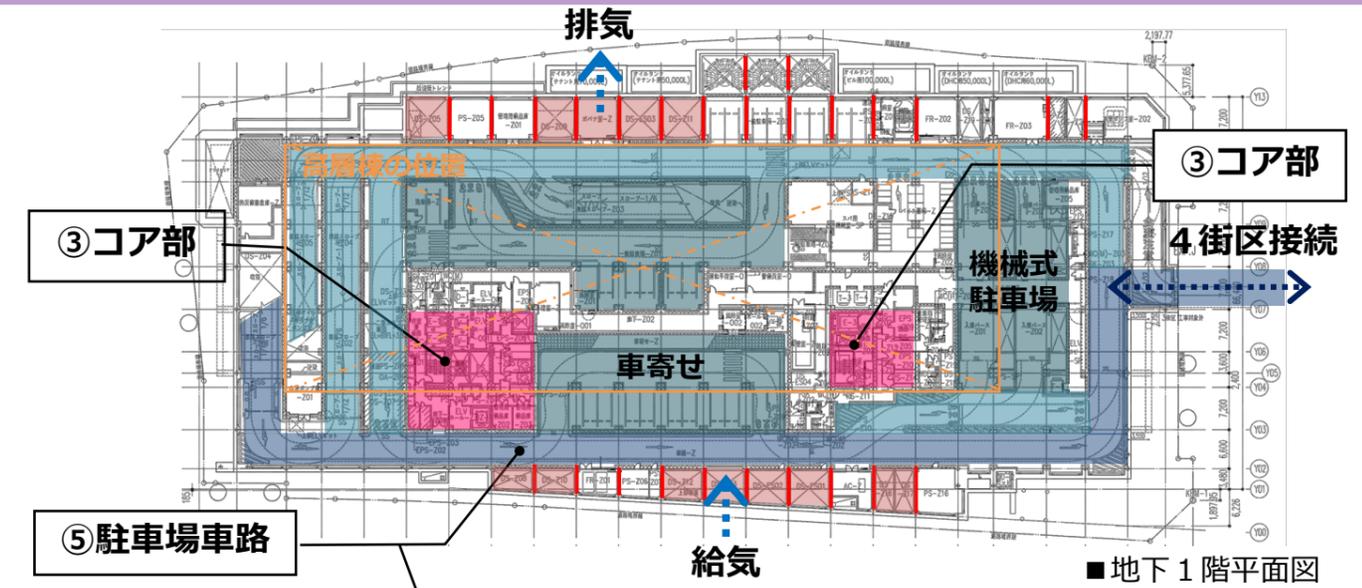
3街区の成立性について（第7橋梁部の扱いによる影響）

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）

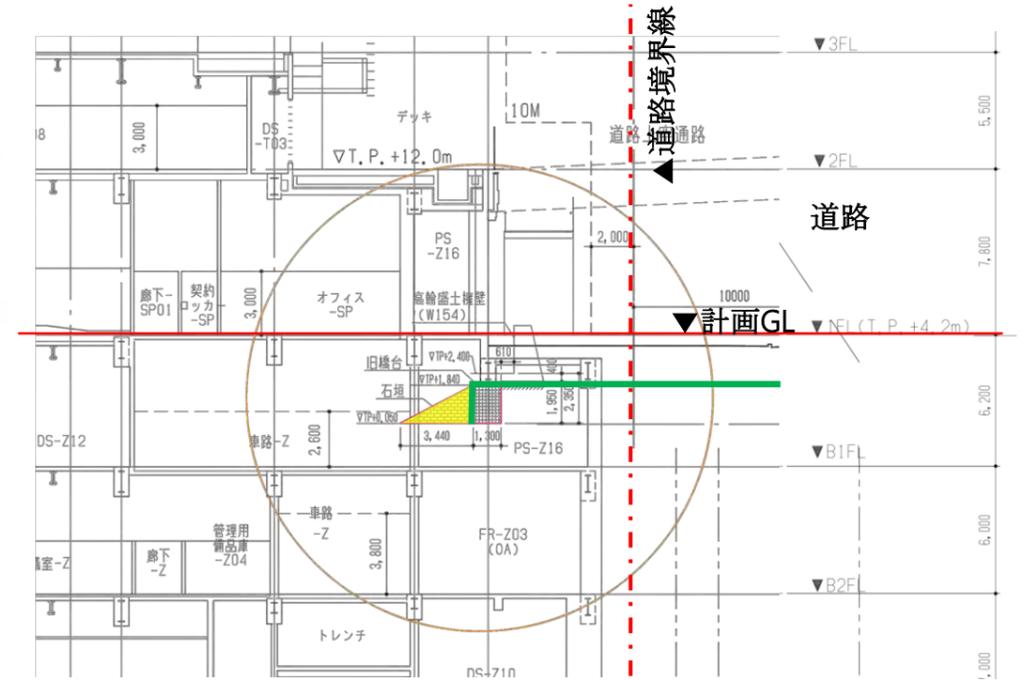
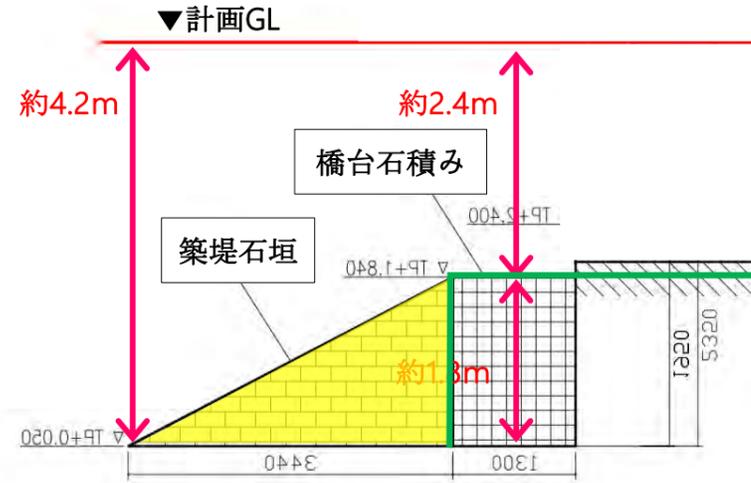
築堤と3街区建物との位置関係

■ 平面的な位置関係

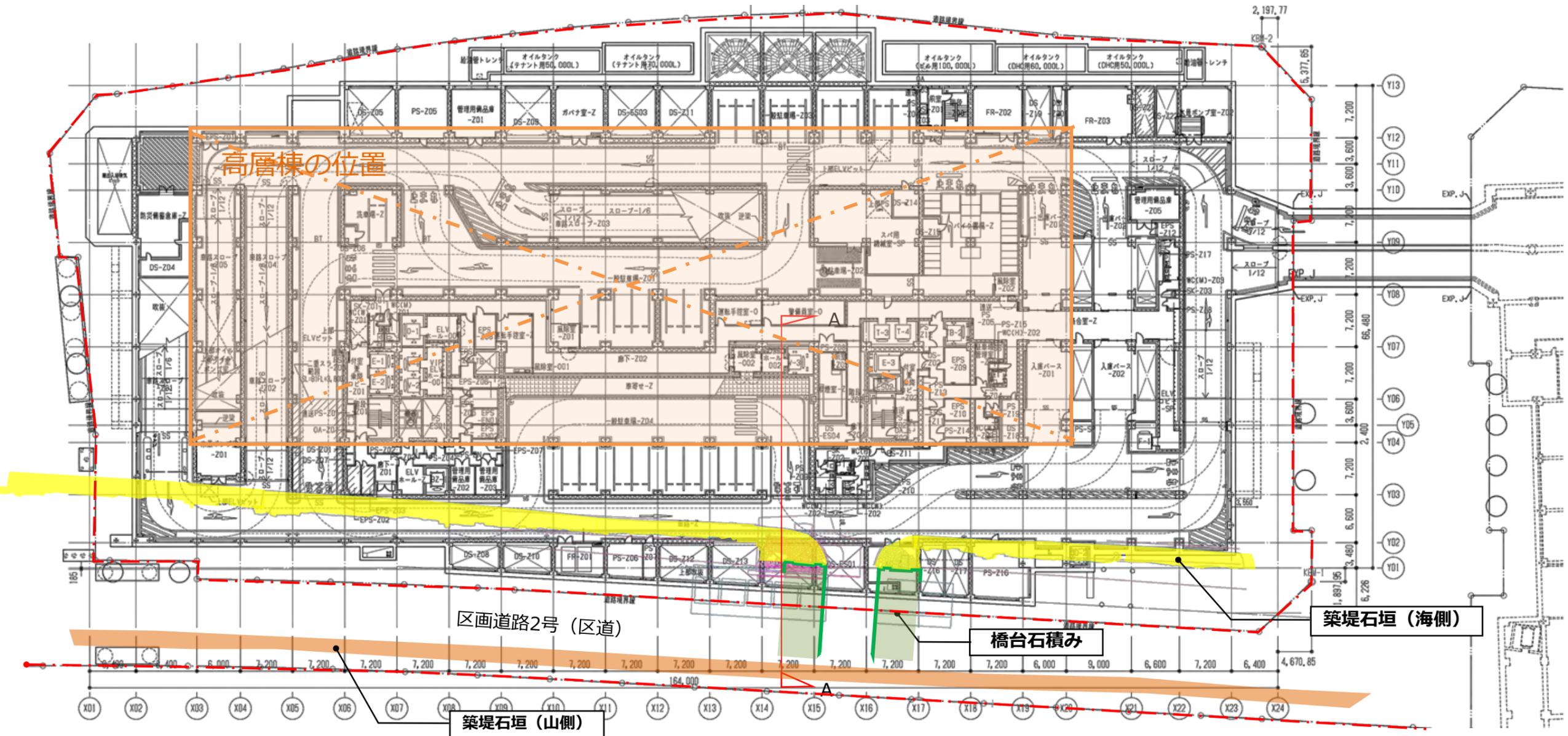
橋梁部は3街区の敷地西側、
建物通り芯X14~15, Y00~02に橋梁部の北側、
X16~17, Y00~02に南側が発見された。

■ 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

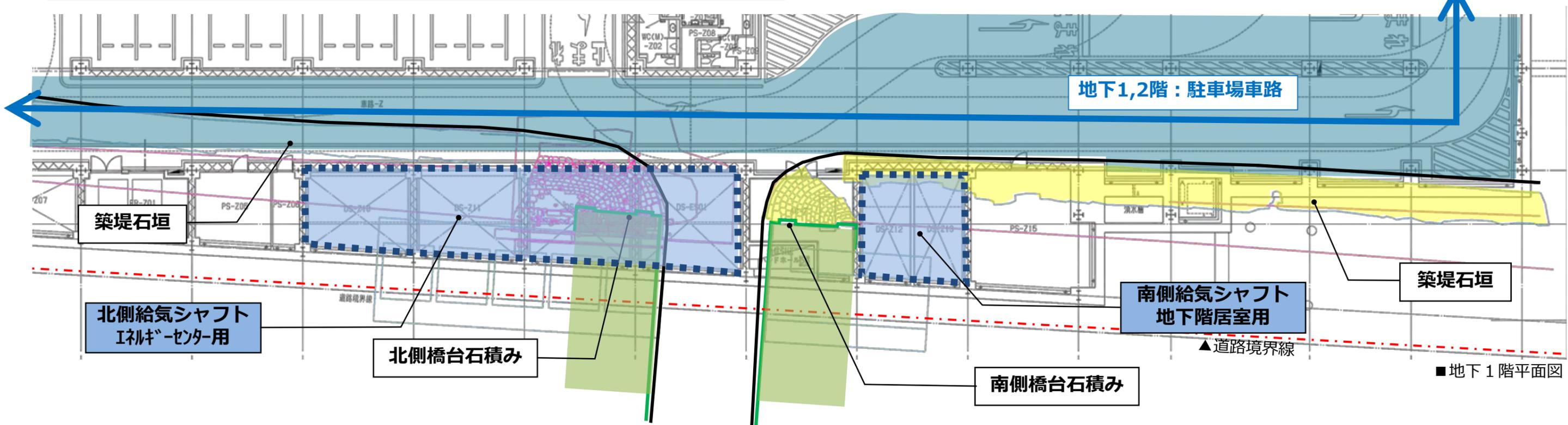


※CADによる重ね図
■ 地下1階平面図

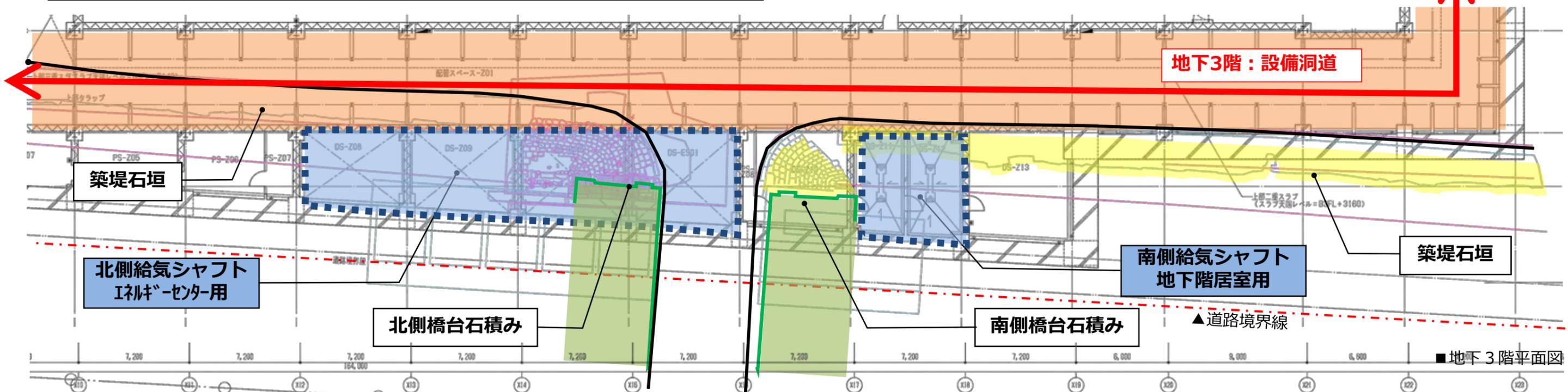
3街区の成立性について（第7橋梁部の扱いによる影響）

○「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。

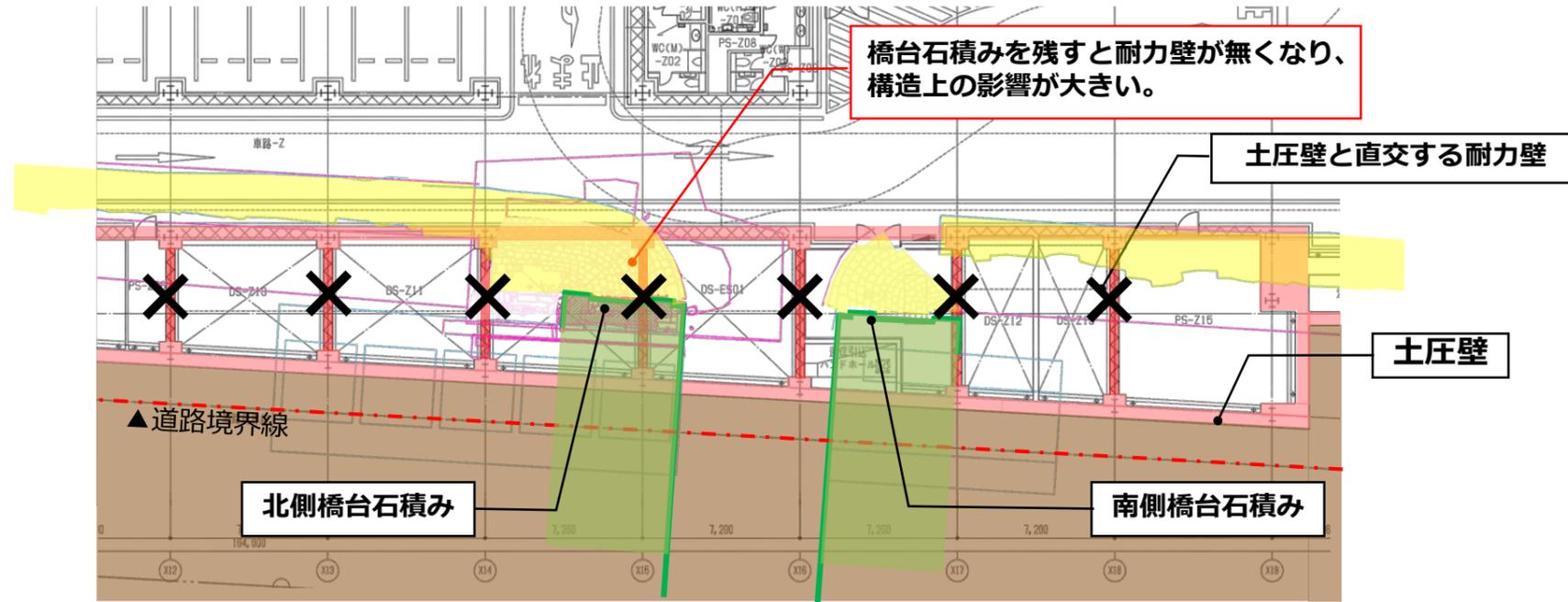


3街区の成立性について（第7橋梁部の扱いによる影響）

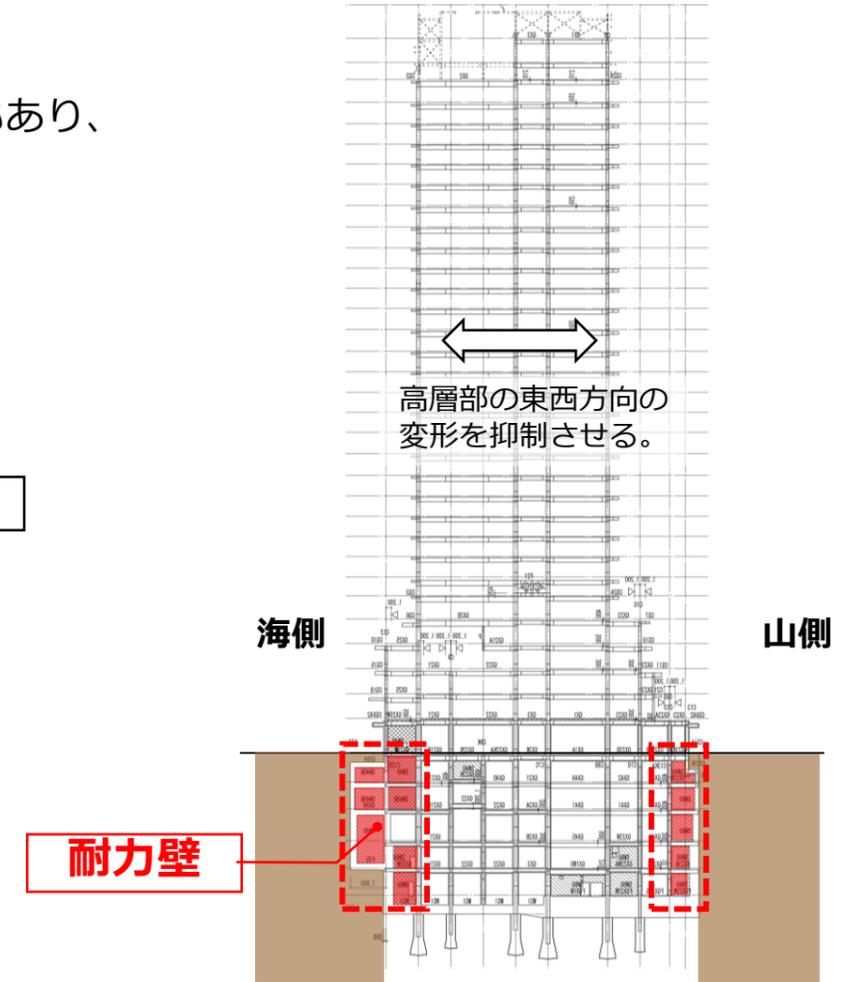
○地下の「耐力壁」と築堤との位置関係

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。



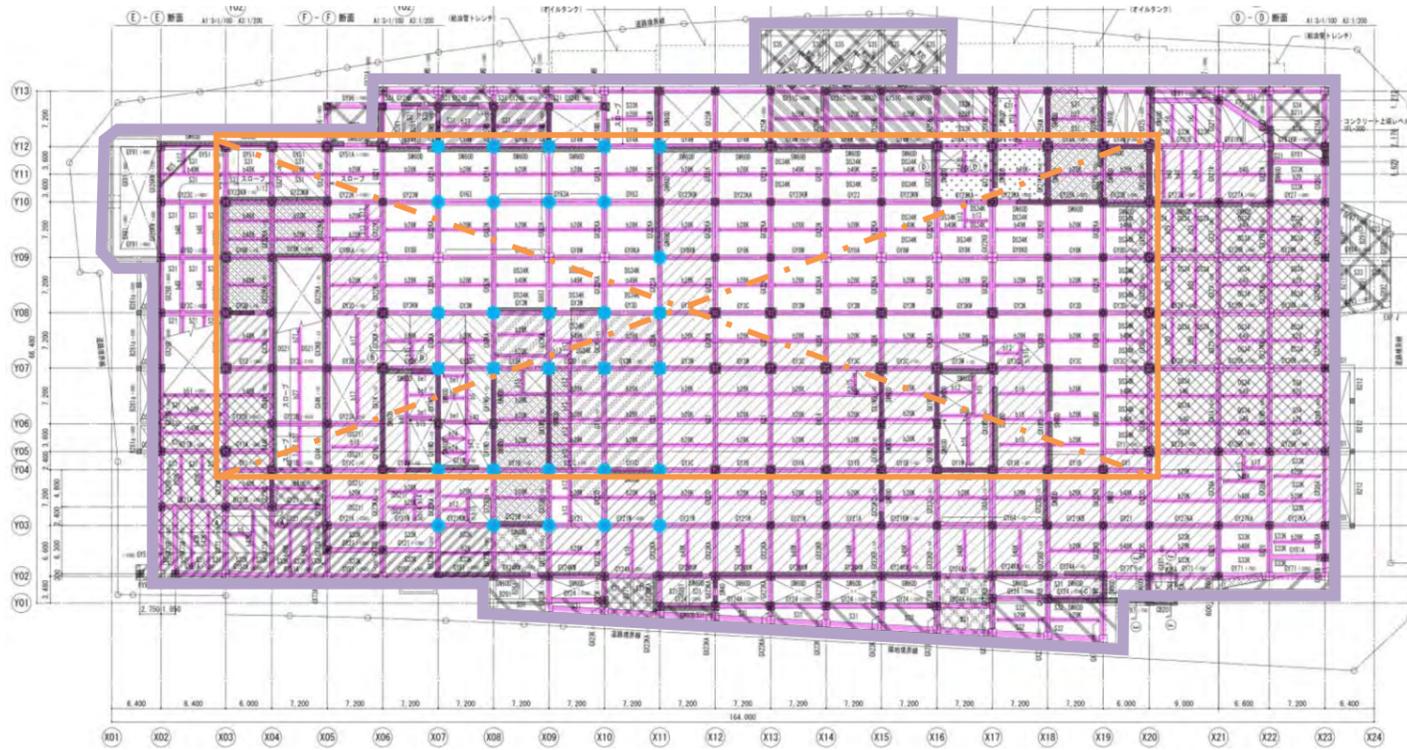
■地下1階平面図



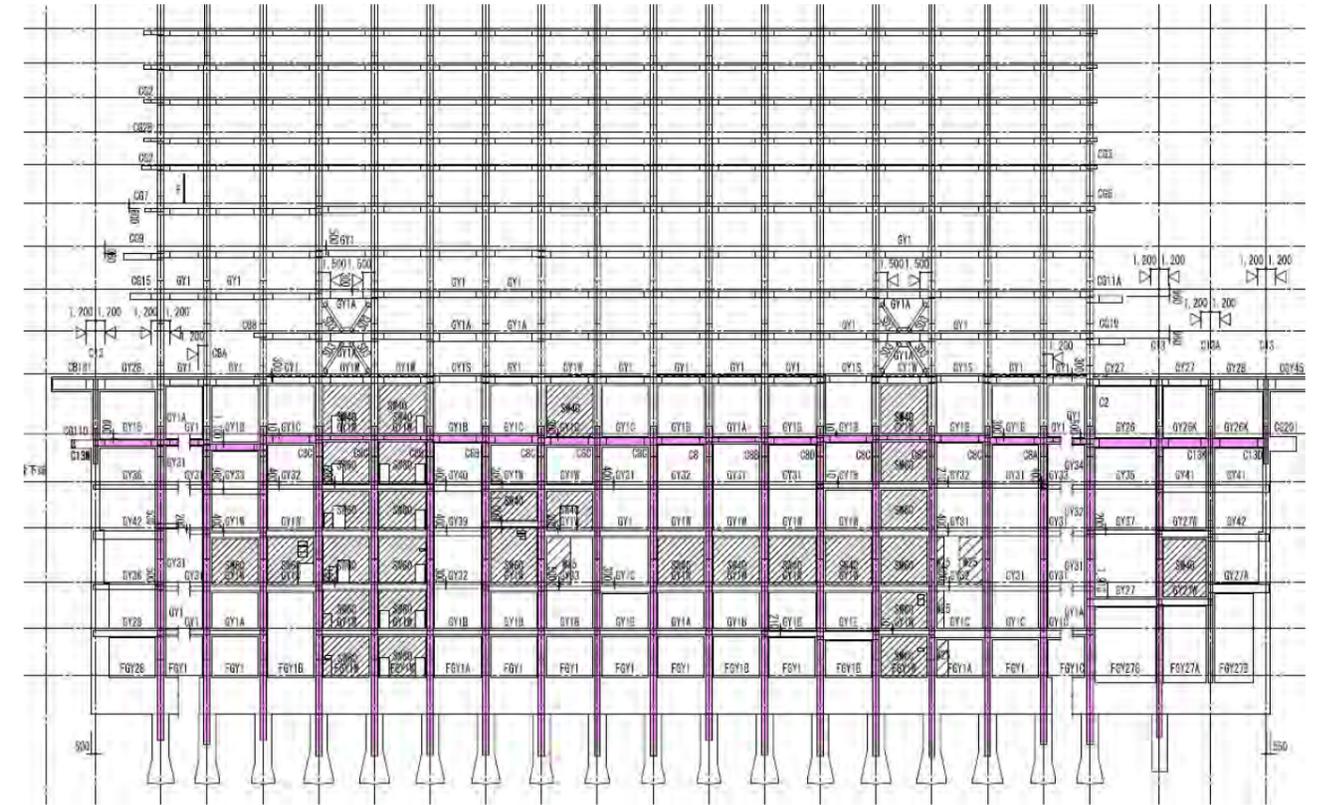
3街区の成立性について（第7橋梁部の扱いによる影響）

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。

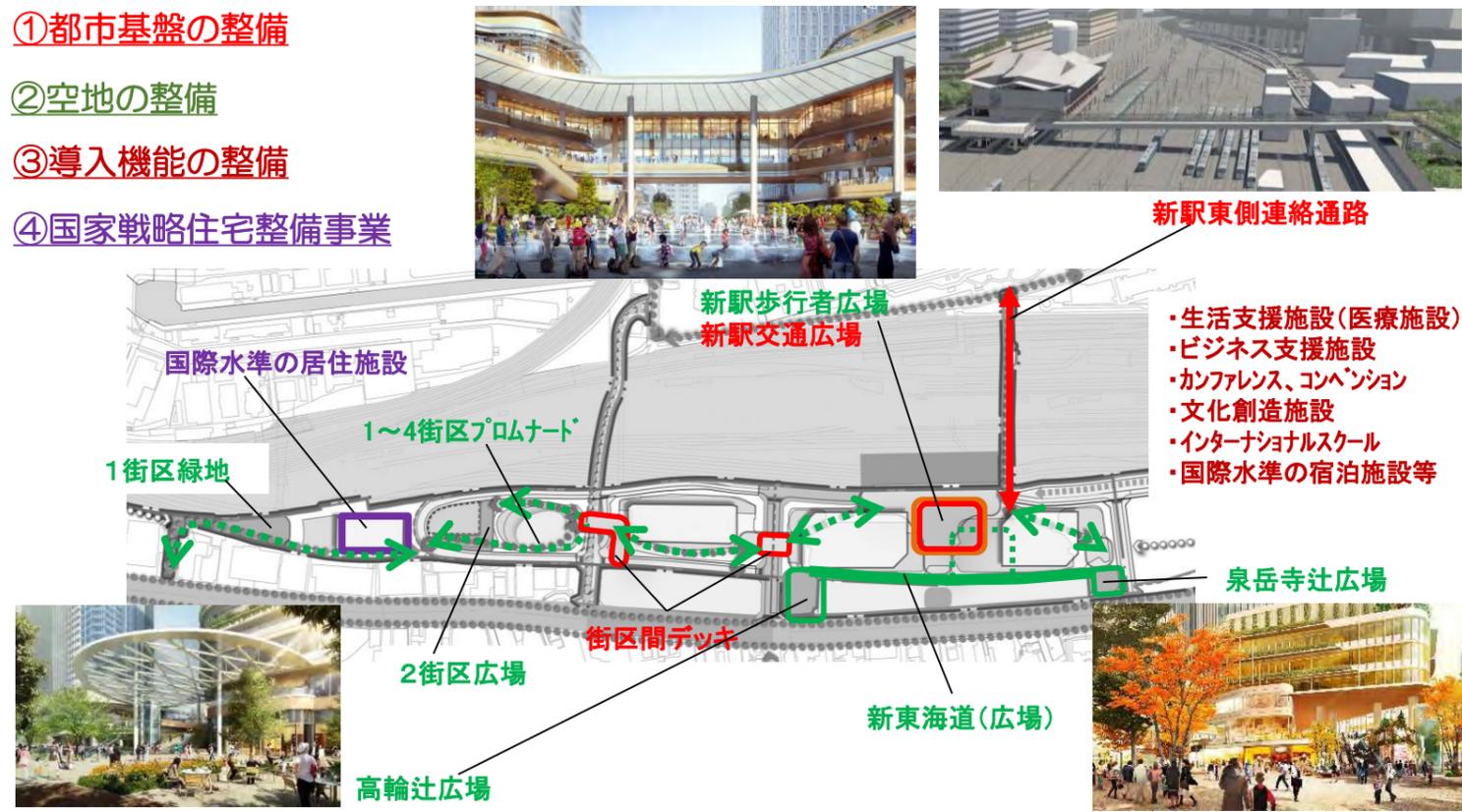
3街区の成立性について（第7橋梁部の扱いによる影響）

■ 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㎡

2021年3月22日
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

高輪築堤調査・保存等委員会委員は、1～4街区で確認された高輪築堤跡の遺構について文化財的評価を行い、下記のような保存の方針を提案する。なお、ここでは第1回検討委員会での議論を踏まえ、「保存」を「現地保存」「移築保存」「記録保存」に区分している。

記

1. 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。
 - ・明治5年（1872）に新橋・横浜間に開業したわが国最初の鉄道は、明治日本の国際社会への窓口であった。そのなかで高輪築堤は、海上築堤という世界的にも珍しい鉄道構造物である。
 - ・今回検出された高輪築堤跡の遺構は、約1.3kmにわたって連続して極めて良好に残っており、鉄道開業時から複線化、3線化さらに周辺の埋め立てを経て現在に至る、日本の鉄道発展の歴史的重層性がうかがわれる。
 - ・高輪築堤跡の遺構は、この構造物が西洋の土木技術と日本の江戸時代以来の土木技術を融合して造られたことを示している。
 - ・高輪築堤跡は日本の近代を象徴する遺跡であり、国指定史跡にふさわしい文化財的価値を有している。
2. 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。
 - ・高輪築堤には4ヵ所に橋梁が架けられていたが、第7橋梁橋台部はその実態を示す遺構であり、きわめて希少性が高い。
 - ・橋台部から築堤部への連続性が良好に認められ、遺構の遺存度も非常に良い。
 - ・橋台部においても、鉄道創業時から複線化、3線化を経て現代に至る、歴史的重層性がうかがわれる。
 - ・橋台部も西洋の土木技術と日本の江戸時代以来の土木技術を融合して造られたことが看取される。
 - ・明治時代の錦絵には高輪築堤の橋梁と築堤が描かれているが、そうした東京の文明開化の風景をそのまま残している遺構である。
3. 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。
 - ・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であり、きわめて希少性が高い。
 - ・4街区で検出された高輪築堤跡の遺構の南部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は直線的に構築されている。これは海上築堤の鉄道らしい景観を呈している。

4. 今後記録保存の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。
5. 記録保存は、現地保存を除く部分を対象とする。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。

以上

築堤を現地保存する場合の懸念点について

- 高輪築堤を全面的に保存する場合、まちづくり計画は成立しない。
 - 第7橋梁部だけを現地保存する場合においても、以下の点で、根幹的な経営問題となる。
 - ・その街区の建物計画は大幅な変更となり、事業費の増加、スケジュールの大幅な遅延となり、まちづくり計画の事業性が成立しないこと
 - ・関連する他事業者による基盤整備事業等にも大きな影響があること
- したがって、建物計画の変更を検討する場合には、国、都、港区などによる支援と協力が不可欠な前提となる。

まちづくり計画の実現と高輪築堤の保存の両立へ向けた検討について

官民関係者間が協力して「国際交流拠点・品川」周辺整備を進めてきている中、高輪築堤が出土したことを受け、以下を前提に、まちづくり計画の実現と高輪築堤の保存の両立へ向けた検討を関係者と連携して進めることとしたい。なお、2024年度のまちびらき（第Ⅰ期）に向け、検討を迅速に進めていきたい。

○検討の前提としての、高輪築堤の保存方針（1～6街区）の決定

○第7橋梁部現地保存と3街区建物の両立へ向けた検討

- ・事業中の関連基盤整備事業等との整合性確保
- ・建物計画の大幅な変更となり、3街区敷地のみでは建物計画は成立しないため、道路用地内を活用した建物計画（立体道路制度の活用）

○高輪築堤の調査・保存に要する費用負担に対する支援の要請

○建物計画変更に伴う費用負担増等に対する支援の要請

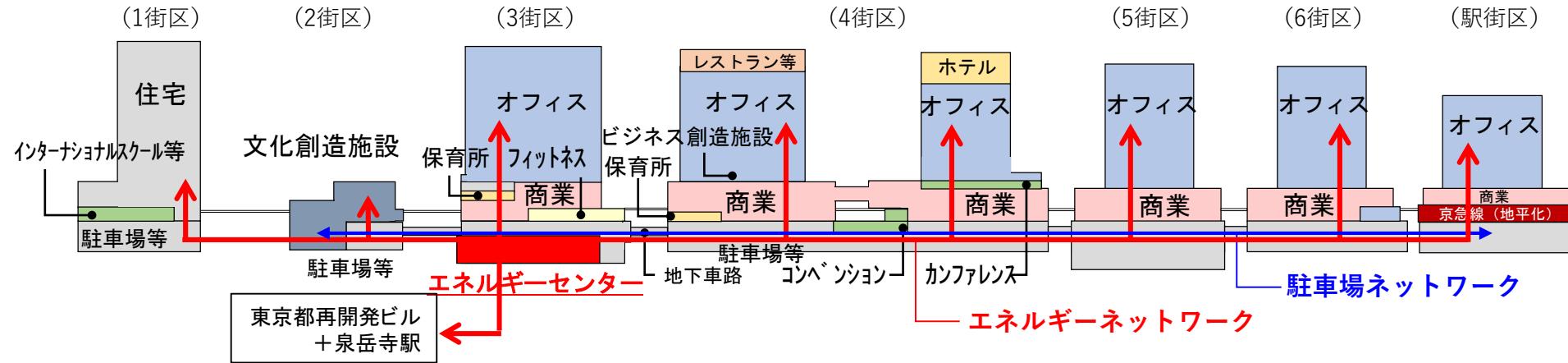
○2024年度まちびらき（第Ⅰ期）のスケジュール確保

- ・築堤調査の速やかな実施 2021年4月～9月（6ヶ月）
- ・築堤調査と建物工事の並行実施
- ・建物計画変更に伴う行政手続きの迅速化
2021年11月都市計画（変更）決定（5月都市計画手続き着手）
2022年1月 建築確認申請

品川開発 高輪築堤の保存について



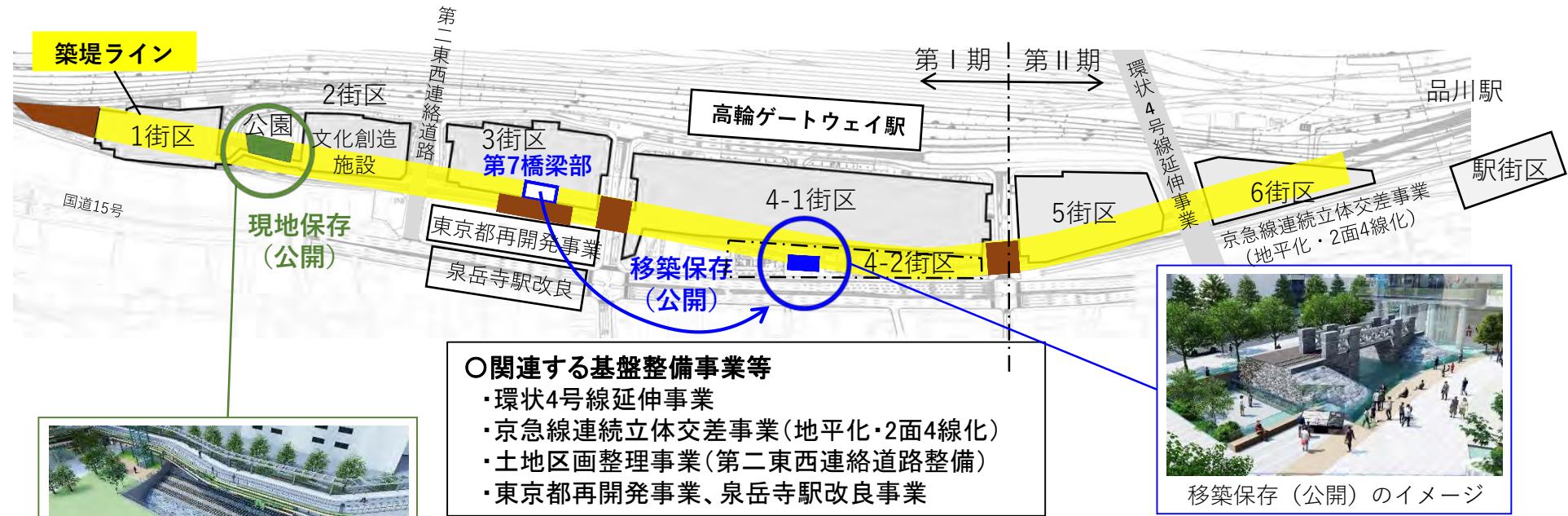
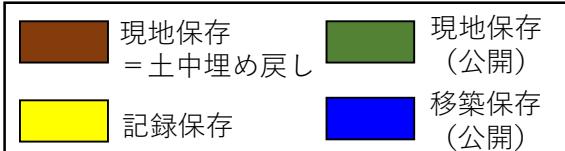
第7橋梁部



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)



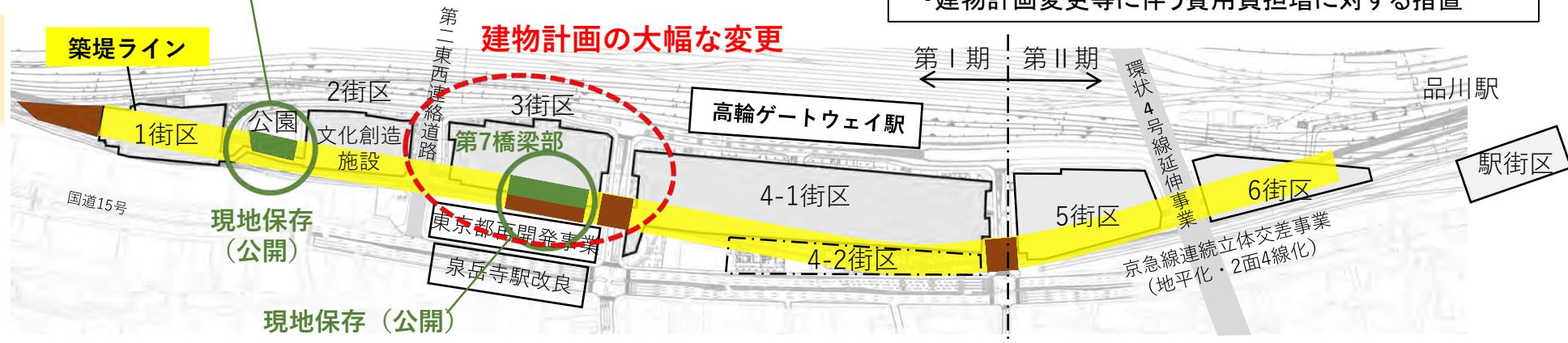
変更計画 (第7橋梁部現地保存案)

○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



- 法的および財政的なご支援
- ・建物計画変更に伴う許認可の緩和や手続きの迅速化
 - ・高輪築堤の調査・保存に要する費用への補助等
 - ・建物計画変更等に伴う費用負担増に対する措置

※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）

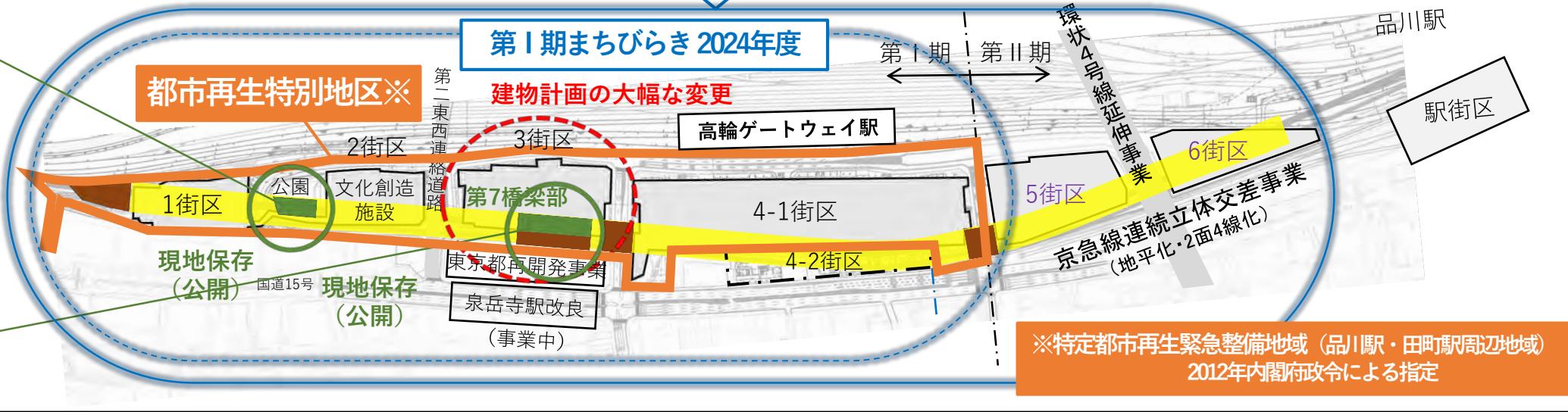
国際ビジネス交流拠点の形成に資する都市再生の推進 ～品川駅北周辺地区の都市再生プロジェクト～

- 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



 現地保存 (公開)	 現地保存 (土中埋戻し)
 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）

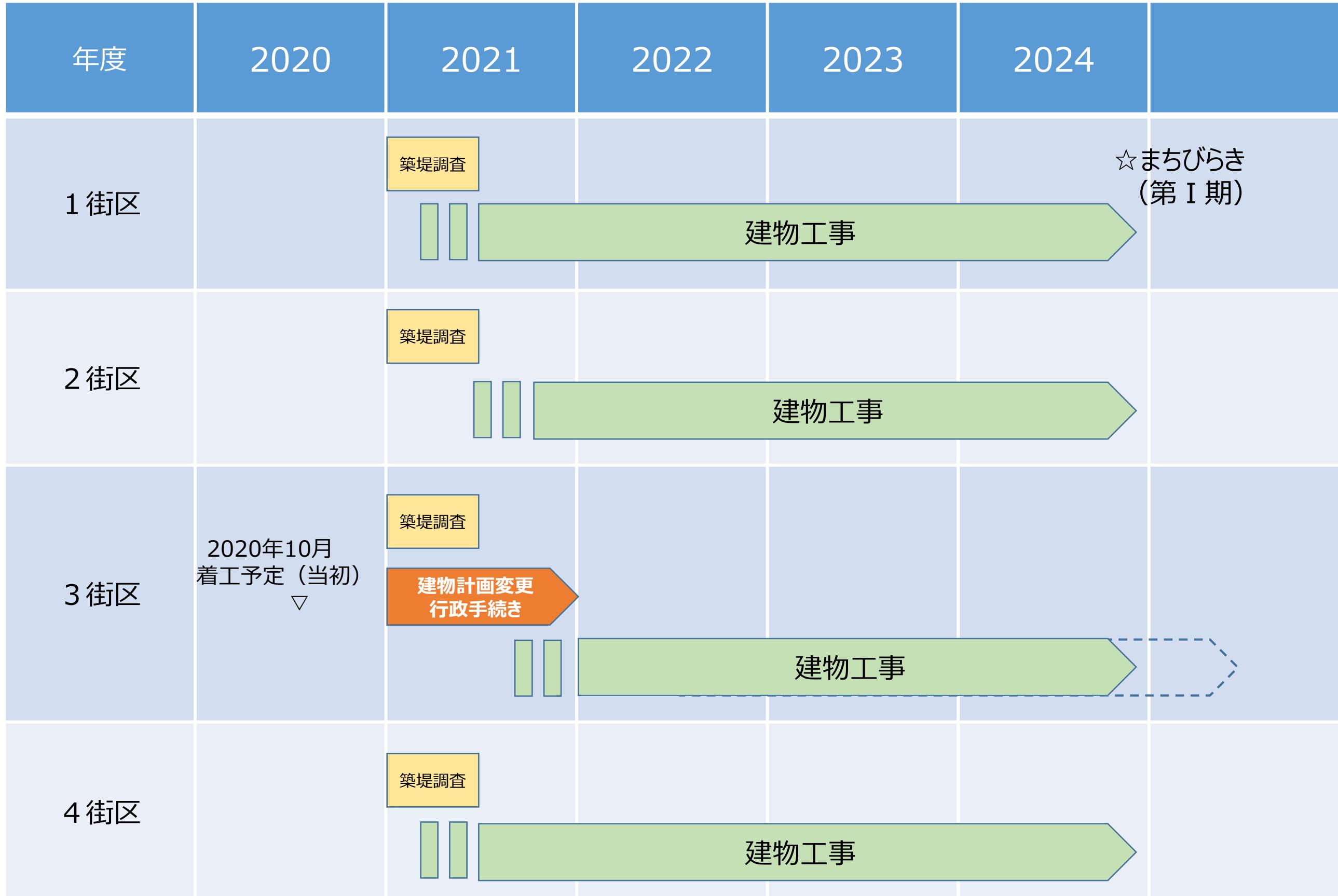
高輪築堤の保存と開発の両立を目指した保存方針（1～6街区）	現地保存（公開）	第7橋梁部（3街区）	錦絵にも描かれた風景を開発と両立させながら現地で保存・公開する
		公園部（2街区）	文化創造施設、公園と一体的に保存・公開する
	現地保存（土中埋戻し）	道路下部他	建物に支障のない道路下等は土中に埋戻して保存する
		記録保存	その他全ての部分



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

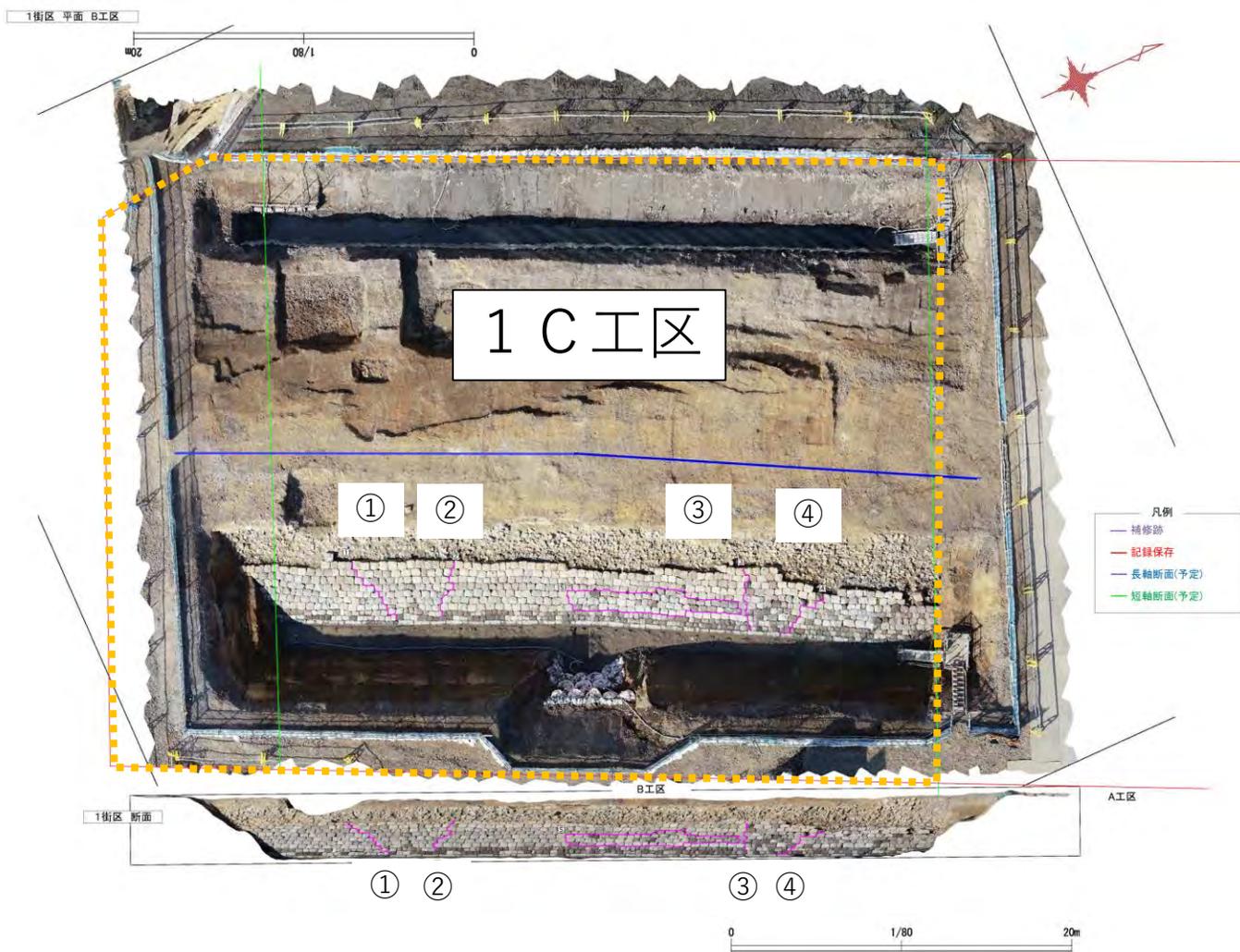
検出されている石垣の平面及び側面の写真から、石積みの変化点の有無、規模の相違個所の観察、修築跡、石材種の使い方の特徴等、事前に状況確認を行い、調査範囲及び工程を作成する。

○各街区所見まとめ

街区	場所	所見	備考
1 街区	①～②	修復跡	目地に隙間が多くみられる
			水平レベルで乱れが生じている
	③～④	築石の隙間 築石の大きさ 築石の乱れ	3段目から5段目にかけて目地に隙間が多い
			大きめの石が使用されている
			下段・上段のレベルに乱れがほぼない
その他	特徴	根石より1段目・2段目は小ぶりな石を使用している	
2 街区	①	崩落・補修部	目地に隙間が多くみられる
	②、③	積石工区境	際下段の石がここを境界として変化
	④	積石工区境	石積中段に乱れが見られる
	⑤	山側造り出し部	山側に張り出すように作り足された構造物
3 街区	①	崩落・補修部	海側底面に間知石が散乱している
	②	積石工区境	石積中段に乱れが見られる
	③	積石工区境/石垣屈曲部	石積中段に乱れが見られる
			境界の左右で胴木の列が屈曲する
	④	積石工区境	築石に使用される石材の大きさがここから異なる
	⑤	崩落・補修部	石積中段に乱れが見られる
	⑥	橋台部	
	⑦	積石工区境	石積中段に乱れが見られる
	⑧	崩落・補修部（工区境か）	際下段の石が周囲と異なる
⑨	積石工区境	石積中段に乱れが見られる	

街区	場所	所見	備考
4 街区	①	群杭作業工区境	間隔の変化
	②～⑤	群杭作業工区境	打ち込み密度・列数の変化
	⑥～⑪	土丹の抜け	築堤裾と杭の間で検出される土丹がない
	⑫～⑯	根石の配列変化	根石は通常は3個並ぶが、数が異なる
	⑰	石材の種類変化	根石は凝灰岩のところ、安山岩を使用している
	⑱	根石の配列変化	根石は通常は3個並ぶが、数が異なる
	⑲	石積の大きさ	ここから南側の間知石が小さくなる
	⑳	石積の大きさ	石積みの高さをそろえるように調整している
	㉑	築石の面	平坦なものが散見される
	㉒	補修部	積み方に乱れが見られる
	㉓	目地そろい	根石及び築石の目地がそろっている
	㉔	石積の大きさ	北側のサイズが小さくなる
	㉕	石材の種類変化	南側の築石に凝灰岩が散見される
	㉖	築石の面	平坦なものが散見される
	㉗	目地そろい	根石及び築石の目地がそろっている
	㉘	補修部	積み方に乱れが見られる
	㉙～㉚	桶	桶が埋まっている

石積工区境や補修痕を内包した調査工区とする

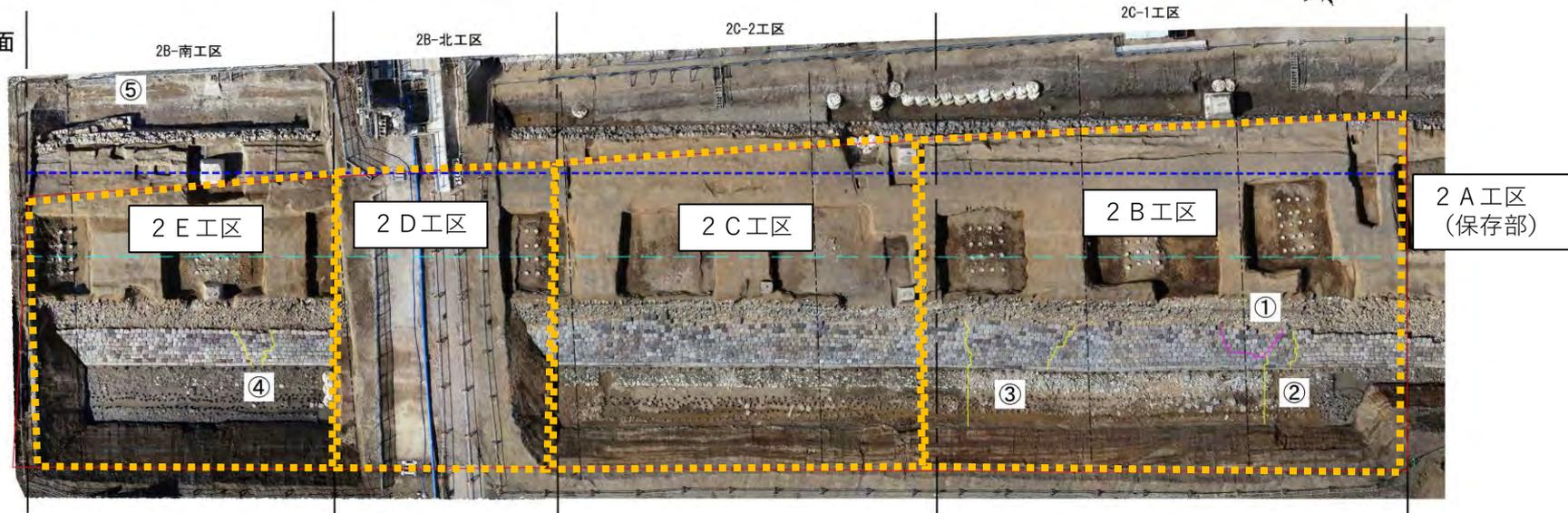


調査工区

2街区 山側立面



2街区 平面

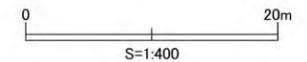


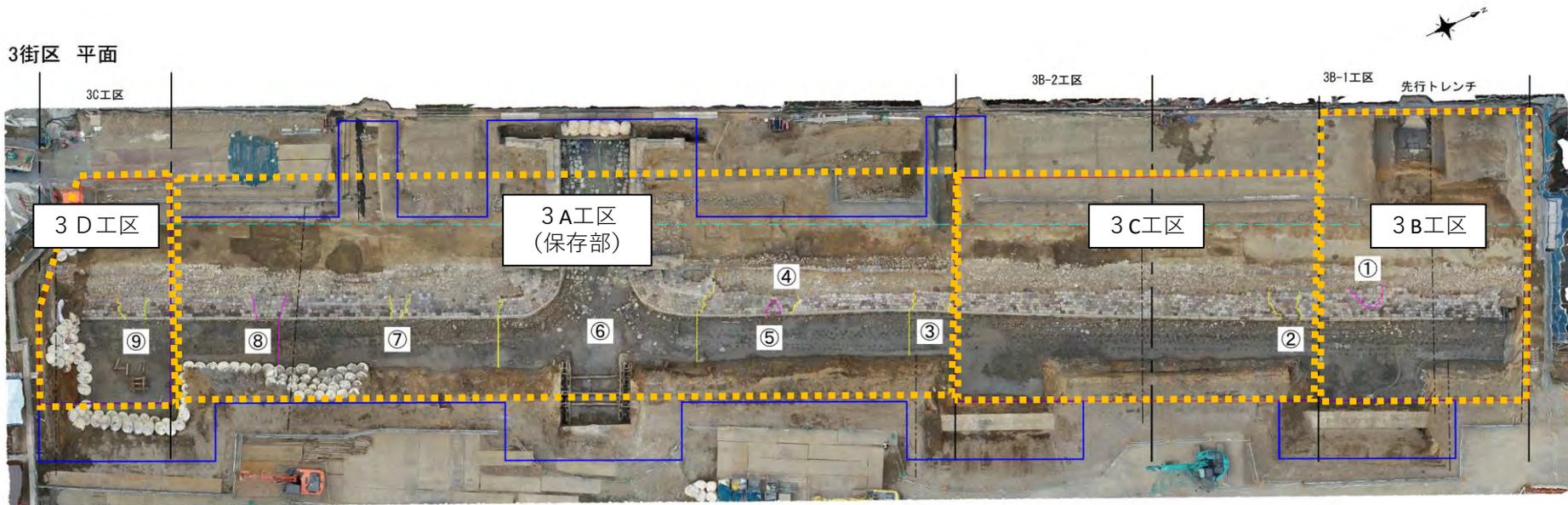
2街区 海側立面



調査工区

	石積工区境		記録保存
	補修境		現地保存
	長軸断面(予定)		工区線
	短軸断面		拡幅前推定ライン

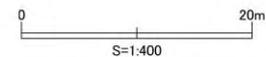


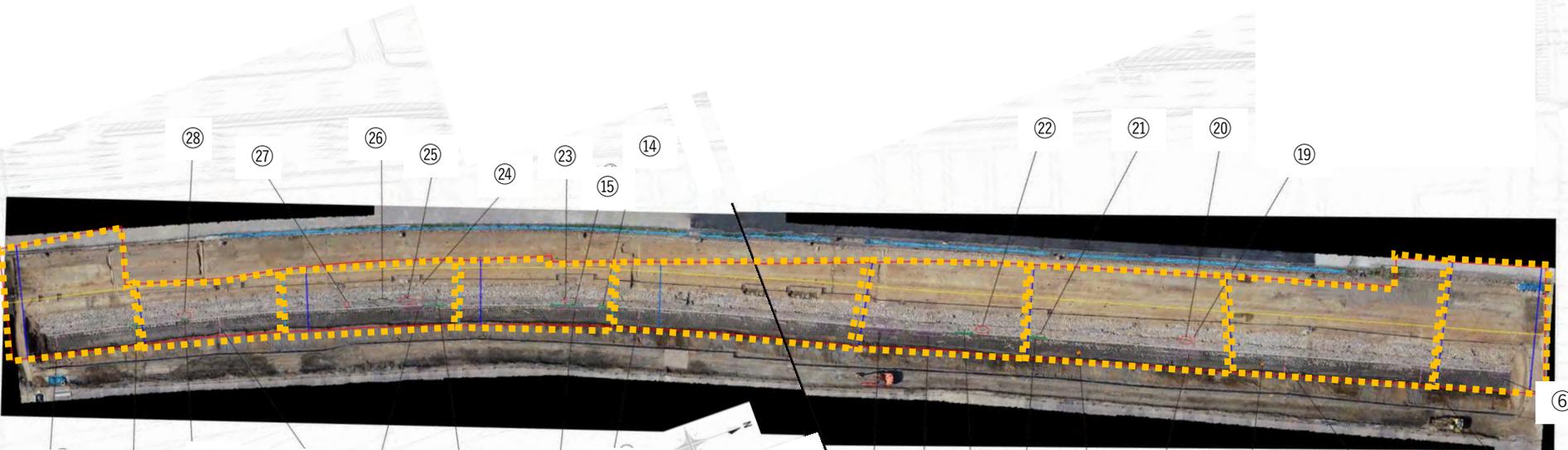


3街区 海側立面



	石積工区境		記録保存
	補修痕		現地保存
	長軸断面(予定)		工区線
	短軸断面		





4 I 工区 4 H 工区 4 G 工区 4 F 工区 4 E 工区 4 D 工区 4 C 工区 4 B 工区 4 A 工区

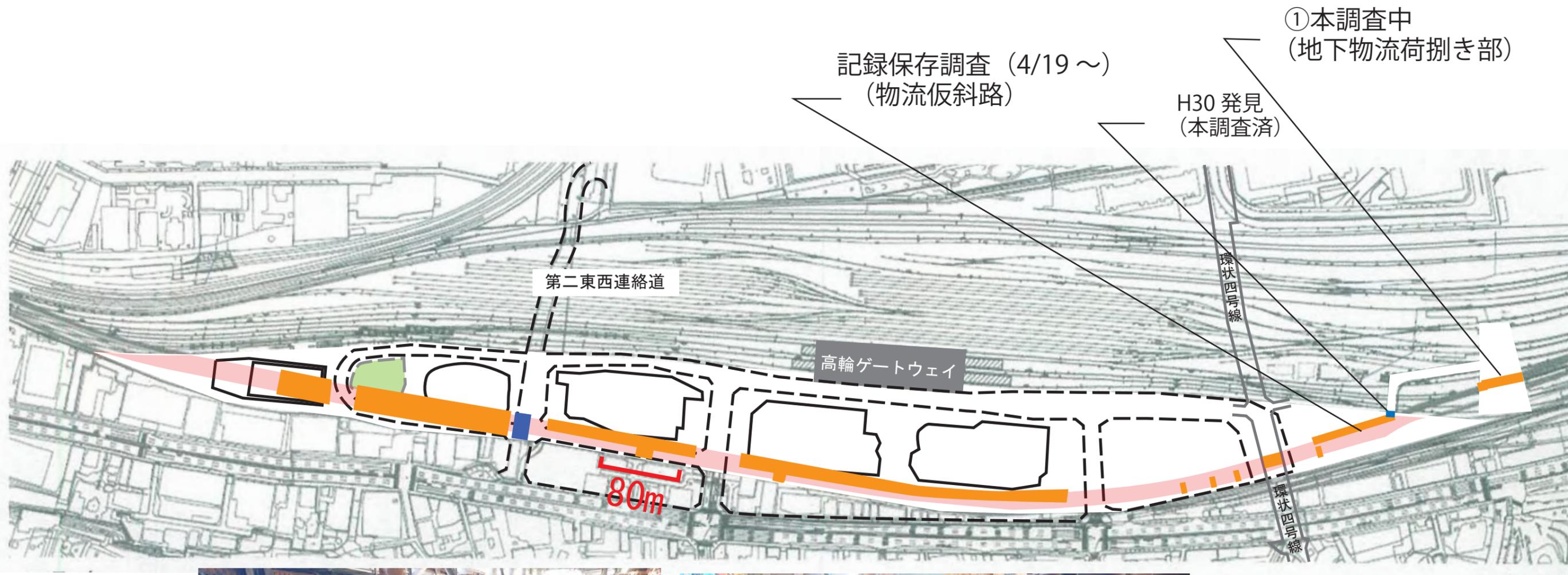
 調査工区

-  :調査範囲
-  :横断面位置(海側築堤あらし時)
-  :横断面位置(変更案)
-  :縦断面位置(予定)
-  :群杭
-  :根石
-  :築堤裾付近土丹
-  :桶
-  :石垣
-  :石垣
-  :石垣

0 25m

検出調査・本調査 実施状況 (2021年4月16日現在)

【資料5-①】



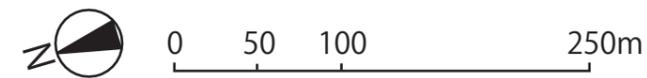
【①物流荷捌き部】



海手側石垣ナンバリング状況



荷捌き部海手側胴木控え (北から)



高輪築堤跡(港区No.208)試掘調査の成果について

2021(令和3年).4. 19作成

地 点	海手側石垣		築堤上面 (バラスト)	山手側石垣		掘削痕	間知石 (側溝?)	特記事項
	開業時石垣・ 土台木等	波除杭		開業時石垣・ 土台木等	3線時石垣・ 土台木等			
①				未確認	未確認	○	×	試掘坑の北約5mで留め石を確認
②					未確認	○	○	
③	○		○	未確認	未確認	○		※環状4号線橋脚部 1~4街区に比べ、海手側石垣の検出位置が高い(当該試掘坑ではT.P.+2.1および2.4mで検出、1~4街区はT.P.+1.8~2.2m)
④				未確認	未確認	○	○	開業期築堤の山側の一部が残存
⑤			○	未確認		○		※環状4号線橋脚部
⑥				未確認		○		開業期築堤の山側の一部が残存
⑦			○	未確認	未確認	○	○	開業期築堤の山側の一部が残存
⑧					未確認	○	○	試掘坑の北約5mで留め石を確認。
⑨			○	未確認	未確認	○	×	間知石の石組みはないが、側溝の痕跡とみられる溝状遺構あり。
<p>《 凡例 》 ○:残存確認 ×:削平等により取り除かれている \:範囲外 未確認:残存が想定できるが未確認である</p>								

試掘成果平面図 (S=1/1000)



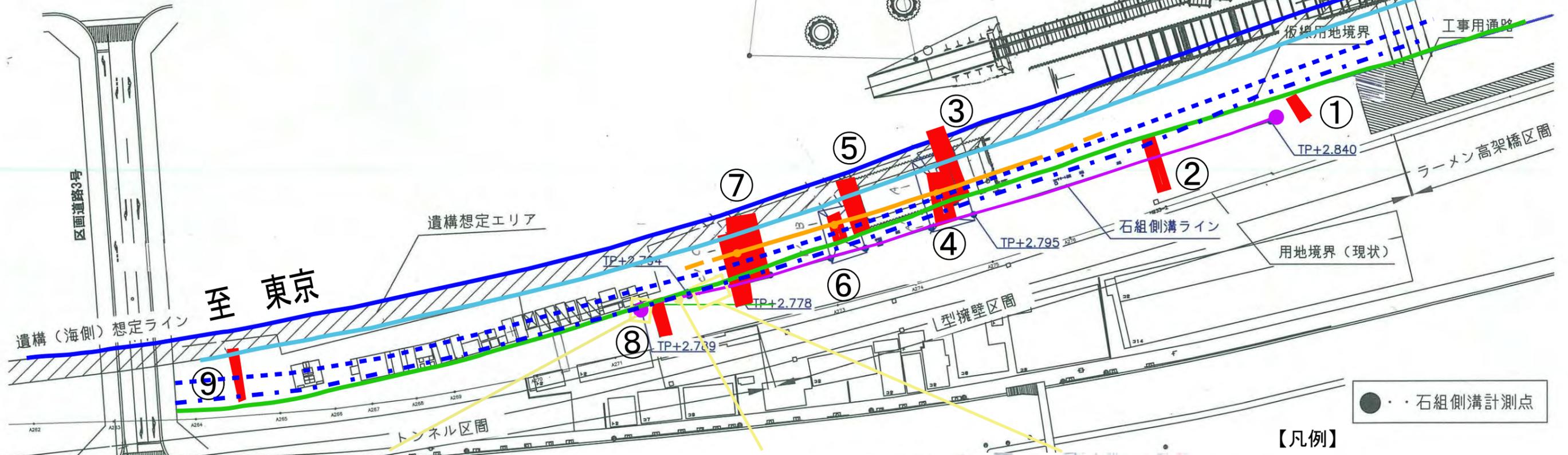
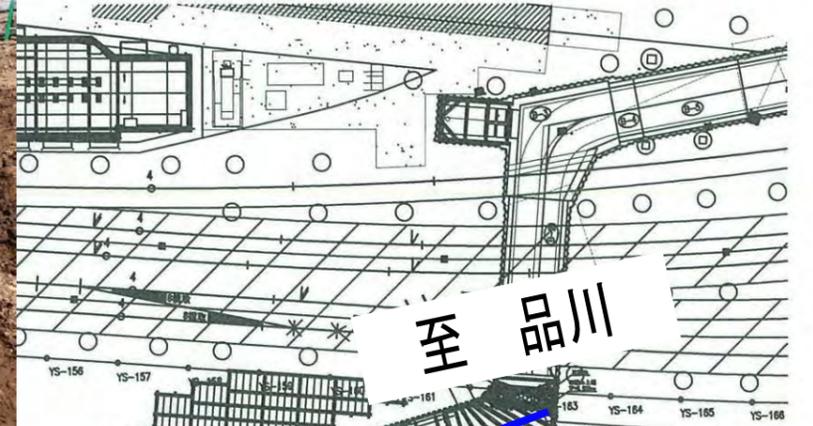
試掘坑④北壁土層断面



試掘坑⑥北壁土層断面



試掘坑⑦北壁土層断面



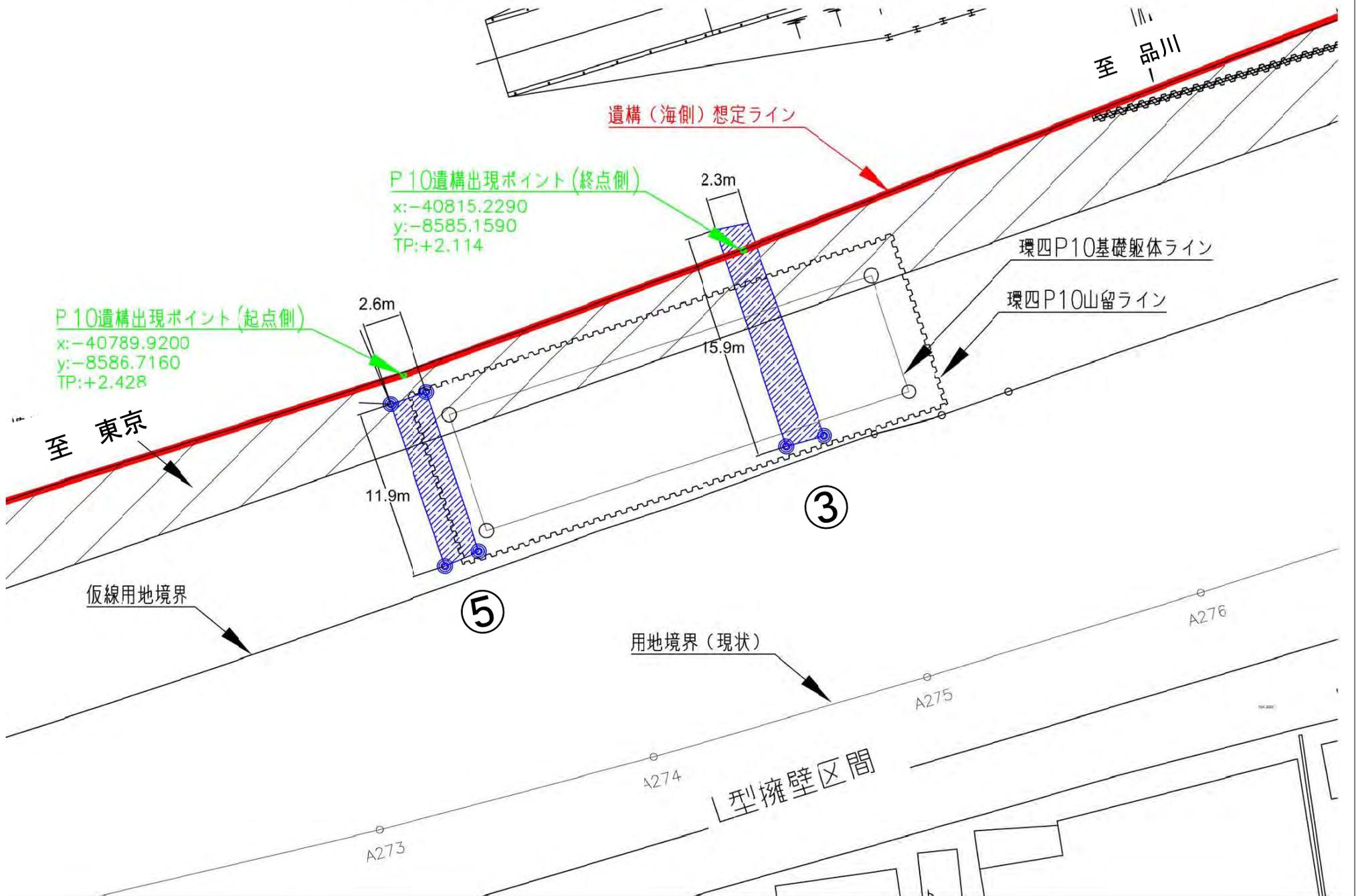
【凡例】

- 試掘坑位置・番号
- 海手側石垣想定ライン
- 掘削跡推定ライン
- 開業期築堤残存想定ライン
- 京急線連立事業用地境界
- 間知石組の側溝？ライン
- - - 開業期山手側石垣想定ライン
- - - 3線化期山手側石垣想定ライン

間知石組の側溝？
(北から)



P10試掘成果平面図（2020年11月） S=1/250



「高輪築堤調査・保存等検討委員会」における検討経過と総括（案）

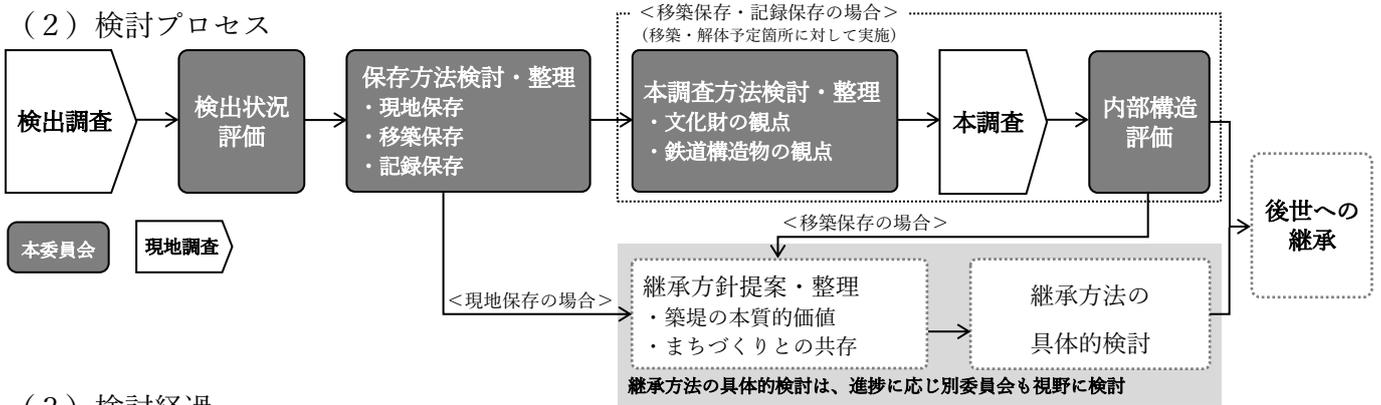
(1) 高輪築堤調査・保存等検討委員会の目的

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。（設置要綱第2条）

<文化財的価値>
 ・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

<鉄道構造物的価値>
 ・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

(2) 検討プロセス



(3) 検討経過

検討経過	主な議題	検討結果	検出調査
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）	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 ・その他は記録保存 ・重要な遺構が発見された場合、移築保存・現地保存を検討 ●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	
高輪築堤 現地見学会（2～3街区）実施（2021年1月10日～12日）			
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 ●JRによる文献調査の中間報告	●調査方針（記録保存調査）取りまとめ ⇒ 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作成 ●現地調査に活かせる情報は共有	1・4街区
萩生田文部科学大臣現地視察（2021年2月16日）			
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	●委員による保存方針作成（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） ・重要な遺構が発見された場合、移築保存・現地保存を検討 ●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） ・4街区現地見学会開催（JR・区教委） ・保存方針決定に至る委員会議論の公開	
高輪築堤 現地見学会（4街区）実施（2021年4月10日）			

<p>第 6 回 (2021 年 4 月 14 日)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●JR より保存方針について説明 (4 街区) <ul style="list-style-type: none"> ・4 街区築堤現地保存時の建物成立性 ⇒全面保存・信号機跡の現地保存は困難 ⇒信号機跡を含む前後一定範囲の移築保存を検討 ・JR の保存方針 (一部修正) を提案 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ●JR より記録保存調査の実施方法を提案 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ●JR より保存方針決定に至る委員会議論、懇談会の経過の公開方を提案 	<ul style="list-style-type: none"> ●保存方針取りまとめに向けた検討事項 <ul style="list-style-type: none"> ・4 街区築堤の全面現地保存と信号機跡のみ現地保存の中間の保存検討 ・4-2 街区の築堤現地保存可能性の検討 ・信号機跡の移築範囲について、文化財評価の観点での考え方提示 ・保存方針決定以降の具体的な公表方法 ・記録保存調査での調査区の考え方整理 	
<p>第 7 回 (2021 年 4 月 19 日)</p>	<p>19 日議題</p>	<p>19 日結果</p>	

(4) 総括 (案)

取りまとめ方針を記載 (保存・調査)

平面図等

第●回 高輪築堤調査・保存等検討委員会

開催記録（案）

開催概要

- 日時：令和●年●月●●日（●）●●：00～●●：00
- 場所：JR 東日本現地会議室
- 出席者：

表 出席者一覧

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 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）・谷川 章雄氏（早稲田大学 人間科学学術院 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・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)	<ul style="list-style-type: none">・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	<ul style="list-style-type: none">・パシフィックコンサルタンツ(株)

（修正案）

委員以外は、個人名ではなく組織名とする。

調査・保存方針取りまとめ



関係者事前調整

保存方針公表

○公表方法

【J R】プレスリリース（速報）

【区教委】J Rによる上記プレスを受け、

区長、教育長コメントをJRプレスと同時に報道各社へ投げ込み

※港区HPへの掲載は調整中



あまり間を置かずに（一週間程度）

検討委員会議事内容の公開

○公開方法

【J R】HPに議事内容を公開※

※・「高輪築堤調査・保存等検討委員会」における検討経過と総括

・第1回～第7回 高輪築堤調査・保存等検討委員会開催記録、資料

（第7回検討委員会資料には、「懇談会の位置付け及び検討経過について」を含む）

【区教委】J Rによる上記公開を受け、**港区HPにこれまでの要望書（区発出）を公開**

高輪築堤 日割りスケジュール

2021.04.19時点

		4月															5月				
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	I	II	III	IV
		木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金				
築堤	委員会関係					▼第7回委員会															
	プレス関係								★当社プレス (調査・保存方針取りまとめ) 港区長、教育長コメントを投込み (当社プレスと同時間)								★当社HPに掲載 (検討経緯・議事録の公表) これまでの港区発出要望書を港区HPに掲載				
都市計画 変更手続き関係		都市計画変更の事前協議					事前手続き(約1カ月)										都市計画手続き着手▼				