

第12回 高輪築堤調査・保存等検討委員会

日時：2021年12月8日（水）10:30～

場所：JR 東日本現地会議室

次 第

- (1) 開会
- (2) 第11回委員会（11/10）の議事録確認 【資料1】
- (3) オブザーバーの追加 【資料2】
- (4) 記録保存調査の状況報告 【資料3】
- (5) 南横仕切堤の取扱いについて 【資料4】
- (6) 北横仕切堤について
 - ・ 検出結果について 【資料5】
 - ・ 泉岳寺駅改良事業について 【資料6】
- (7) 京急連立部の調査状況報告 【資料7】
- (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。

※横仕切堤に関しては、委員会開催時点における事実に基づいた所見です。

新たな情報については、今後委員会資料にて公開していきます。

第 11 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 11 月 10 日（水） 10：30 ～ 12：00
- 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 ・ 港区街づくり支援部 品川駅周辺街づくり担当 ・ 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 10 回委員会（10/6）の議事録確認
 - ・ 資料 2 改め資料 4 ： 記録保存調査の状況報告
 - ・ 資料 3 改め資料 2 ： 調査方針の更新（横仕切堤に関する記述）
 - ・ 資料 4 改め資料 3 ： 報告書作成方針について
 - ・ 資料 5 ： 5・6 街区の成果について

2 議事要旨

(1) 第10回委員会(10/6)の議事録確認

- (VR等の最新技術を活用や点群データの取得の必要性に関する意見への回答の補足) 今後の継承や展示・活用に資すると考え、記録保存調査前にJRとして任意で点群データ等の取得を実施した。是非連携し、様々な場で活用していきたい。1～4街区については、既にデータの取得が完了しており、現時点で今後の点群データの取得の予定はない。(JR)
⇒専門家より、考古学的に十分信用できるクオリティのデータであるという意見をいただいている。可能であれば活用していけるとよい。(委員長)
- 加筆・修正点がある場合は本会議の終了までに指摘をお願いする。特にないようであれば、確定とする。(委員長)
⇒配布した開催記録で確定

(2) 調査方針の更新(横仕切堤に関する記述)

- 「高輪築堤跡の調査の方針について」の横仕切堤に関する記述と「4街区の「横仕切堤」跡の調査計画について(案)」の内容について、了承された。
- 横仕切堤は、新たに確認された遺構であること、かつ高輪築堤と同等の文化財的価値を持った遺構であることから、今後は横仕切堤の取り扱いに関しても、本委員会で議論していく点について、了承された。
- 「高輪築堤跡の調査の方針について」 p1「高輪築堤跡の文化財的価値」の5点目について、次のとおり修正すること。
 - 横仕切堤^{*}は…高輪築堤と同等であり、地域史上も極めて重要な遺構である。
※横仕切堤は…指標となった。(「高輪築堤跡の文化財的価値」の最後に、フォントサイズを小さくして挿入)
- 資料全般(資料2以外も含む)について、文献上の表記に準じて、「横仕切堤」で統一すること。

(3) 報告書作成方針について

- 報告書作成方針について、了承された。
- 高輪築堤という1つの遺跡について、分冊で報告書を刊行するイメージで、執筆が完了した分冊ごとに刊行することになる。全ての分冊において形式を統一する必要があり、最初に執筆・刊行する分冊が他の分冊の基準となる。(委員長)
- 現在、現場レベルで実施している情報共有会議について、報告書作成の段階で「調査指導委員会」に変える形(主催は港区)で進めたい。(委員長)
- 今後、「調査指導委員会」において調整・意見交換を行い、目次等の具体がある程度確定した段階で、本委員会で情報を共有し、了承をいただくことしたい。(委員長)
- 印刷物は発行数が限定されるが、電子媒体であれば配布が容易となる。コピーライトに配慮する必要はあるが、可能であれば検討いただきたい。(古関委員)

⇒検討する。(港区)

(4) 記録保存調査の状況報告

- 1・3・4街区で発見された盛土中検出遺構について、三線化の盛土までは連続しないが、開業期の盛土を横断するような形では存在し、施工上の利便性から設置された可能性はある。何m(何間)ピッチ等で設置されたのかなどは、判明した段階で報告する。(港区)
- 当時、強固な地盤にどのように杭を打ったのか、また、大量の盛土の土をどこからどのように運搬したのかについて、興味がある。(古関委員)
- 盛土の方向から、施工順序等も推定できるとよい。(小野田委員)
⇒縦断面の調査から確認できるが、方向にばらつきがある。また、おそらく最初に造っている芯の造り方も方向にばらつきがあり、推定が難しい。(委員長)
⇒高輪築堤は、南(ハツ山)から北に造成したと言われているが、芯材は北から南に設置されたことが判明しており、仕切堤が重要な機能を担ったと推測される。各街区で盛土の様子が異なる。縦断面の調査結果を確認し、判断していきたい。(港区)

(5) 5・6街区の成果について

- 5・6街区は、基本的に石垣が良好に残っていると理解できる。「1～4街区に比べ、海側石垣の確認地点は標高が高い」ため、海側石垣の上部が良好に残存している可能性が高いことが重要なポイントである。(委員長)
- 5・6街区については、前回の委員会における文化庁からの発言も踏まえ、本委員会としてどのように取り扱っていくか、今後検討していきたい。(委員長)
- 試掘の段階で「再盛土」と理解していたものについて、4街区の調査を行う中で、少なくとも三線化した時期よりも前に構築されたものであることが分かった。正しい知見に修正したい。(委員長)

(6) その他

- 発掘調査の協定書について、2022年2月まで延長することとした。適切な調査を実施できるよう、調査の進捗に応じて、協定書の変更の必要性を協議していきたい。(港区)
⇒適切な記録保存調査の実施をお願いする。(委員長)
⇒状況に応じて、柔軟に対応していきたい。(JR)

3 議事録

3.1 開会

- (事務局) 第11回 高輪築堤調査・保存等検討委員会を開会する。
- ・ 出欠について
 - ・ 配布資料の確認（資料番号の変更あり）
 - ・ 資料2改め資料4：記録保存調査の状況報告
 - ・ 資料3改め資料2：調査方針の更新（横仕切堤に関する記述）
 - ・ 資料4改め資料3：報告書作成方針について
 - ・ 次第の説明（議題の順序変更あり）
 - ・ (3)改め(5)：記録保存調査の状況報告
 - ・ (4)改め(3)：調査方針の更新（横仕切堤に関する記述）
 - ・ (5)改め(4)：報告書作成方針について

3.2 第10回委員会(10/6)の議事録確認

※事務局より説明：資料1(第10回委員会(10/6)の議事録確認)

- (委員長) 既に皆様に確認依頼済みであるが、加筆・修正等の意見はあるか。
- (JR) 前回の委員会において委員長より、p3 最下段に記載のあるとおりVR等の最新技術を活用や点群データの取得の必要性に関する意見をいただいたが、説明が不十分であったため、改めて回答する。点群データ等の取得については、今後の継承や展示・活用に資すると考え、記録保存調査前にJRが独自に実施した。任意の調査であり、港区主体である99条調査の範囲外の作業とはなるが、同じものから情報を取るという意味で目的は同一であるため、記録保存調査で得られる知見と合わせて活用することで、さらなる理解・今後の継承等に役立つと思う。是非連携し、様々な場で活用していきたい。1～4街区については、既にデータの取得が完了しており、現時点で今後の点群データの取得の予定はない。
- (委員長) 4月の委員会でJRから提案いただいたことを基本とすると、調査成果についても、活用の範囲内に該当すると思う。点群データについては、東京大学の先端科学技術研究センターの先生より、考古学的に十分信用できるクオリティのデータであるという意見をいただいている。可能であれば活用していきたい。
- (JR) 是非、指導いただきたい。
- (委員長) 議事録については、加筆・修正点がある場合は本会議の終了までに指摘をお願いする。特にないようであれば、確定とする。

3.3 調査方針の更新（横仕切堤に関する記述）

※港区より説明：資料3改め資料2（調査方針の更新（横仕切堤に関する記述））

- （委員長） p1 に、横仕切堤は高輪築堤と一体のものとして構築された施設であるため、文化財的価値は高輪築堤と同等であること、また、横仕切堤に関する説明文章を追記している。後者について、説明文章を入れる必要があるのかという意見はあるかもしれないが、横仕切堤がどのようなものなのか、一般的には知られていないと考え、加筆した。横仕切堤は、通路、水面を区画するもの、埋め立て工事の指標等、非常に多義的であると推測され、高輪築堤の一部として文化財的価値と同時に、地域史上も重要であるという記載としている。また、p4 において、調査の観点として、4 点挙げた。「高輪築堤跡の調査の方針について」の加筆部分について、質問・意見はあるか。
- （古関委員） p1 「高輪築堤跡の文化財的価値」について、既存の 4 点に対して、今回 2 点を追記することとなるが、第 7 橋梁橋台部に関する記述と比較して、分量的に重い印象を受ける。追記する 2 点目が説明文章であるならば脚注のような扱いとし、1 点目としては、「…文化財的価値は高輪築堤と同等であり、地域史上も極めて重要な遺構である。」などの記載に留めた方がよいのではないか。
- （委員長） おっしゃることはよく理解できる。ただし、高輪築堤は、ある程度一般的に知られた遺構であるが、横仕切堤については、全国的に知られているわけではなく、それが一体何かを説明する必要性を感じ、「高輪築堤跡の文化財的価値」の内容の一部として記載した。
- （老川委員） 横仕切堤の説明文章について、「…鉄道用地・民有地の拡大の指標となった」の後は「。」あるいは「、」どちらか。
- （委員長） 「、」である。
- （老川委員） 「。」とした方がよいように感じる。
- （委員長） 「…指標となった。」とする。
- （JR） 両委員の意見を踏まえ、1 点目を「横仕切堤※は、鉄道開業時から高輪築堤と一体のものとして構築された施設であり、その文化財的価値は高輪築堤と同等であり、地域史上も極めて重要な遺構である。」とし、横仕切堤の説明として、「※…指標となったものである。」とするのがよいのではないか。
- （小野田委員） 「横仕切堤」は正式名称か。
- （港区） 正しいか否かは考察が必要であるが、大島盈株 1899「從東京新橋至横濱野毛浦鐵道諸建築費用項目」『帝国鐵道協会会報』第一卷第四号「埋立盛土堤 石垣之部」に、「北横仕切堤」や「南横仕切堤」という表

現がされている（「4 街区の「横仕切堤」跡の調査計画について（案）」
p2 表）。「左右裏石垣」は山側石垣、今回発見された遺構は「北横仕切
堤」・「南横仕切堤」に該当するのではないかと想定している。

（小野田委員） 根拠があれば問題ない。「※」とするのもよいが、「横仕切堤（横仕
切堤は、高輪海岸と高輪築堤を結ぶ通路であるとともに…）は、鉄道
開業時から…」と括弧書きでまとめることも考えられる。一般的にな
じみのある言葉ではないため、説明文章は必要である。

（委員長） 括弧書きとすると、本文と括弧内が同等程度の分量になってしまうよ
うに感じる。1 点目を「横仕切堤※は、鉄道開業時から高輪築堤と一
体のもんとして構築された施設であり、その文化財的価値は高輪築堤と
同等であり、地域史上も極めて重要な遺構である。」とし、横仕切堤の
説明として、「※…指標となった。」とする。説明文章の挿入位置は、
p1「高輪築堤跡の文化財的価値」の最後とする。なお、文化財的価値
を説明した文章ではなく、横仕切堤を説明した文章であるため、フォ
ントサイズは小さくした方が見やすい。

（UR） 表記について、「横仕切り堤」と「横仕切堤」が混在していることは問
題ないのか。

（小野田委員） 現時点で統一した方がよいのではないか。

（港区） 文献上は「横仕切堤」とされており、本来は歴史用語として「横仕切
堤」と表記するが、発掘された遺構に対する表現としては「横仕切り
堤」として問題ないと判断した。

（小野田委員） 好みの問題ではあるが、「横仕切堤」とした方が1つの単語として分か
りやすい。文献にあわせた方がよいのではないか。

（古関委員） 「※」で定義するのであれば、「横仕切堤」とした方がよい。

（老川委員） 文献にあわせた方がよい。

（委員長） 文献上の表記に準じて、「横仕切堤」で統一することとし、資料全般の
修正をお願いします。p4 の調査の観点について、質問・意見はあるか。

（全員） 特になし。

※港区より説明：資料3改め資料2（4街区の「横仕切堤」跡の調査計画について（案））

（委員長） 今後調査を進める中で、多少修正が必要となる可能性もあるが、原則
として、断面を記録しながら遺構との関係を把握していくことを考え
ている。北側の横仕切堤は、石積みが比較的良好に残存している。一
方、南側の横仕切堤は、石垣がない可能性や、現在確認している遺構
の延長上に残存している可能性が考えられる。文献上、平面南北幅は
3.6m となっているが、4.8m の規模であることが確認されており、土
留め板柵は拡幅した結果であることも考えられる。仮に拡幅した結果
であるとする、内側に古い遺構が残存している可能性もあるため、
新しい遺構から古い遺構へ、段階的に発掘調査を実施する必要がある。

また、時期によって、築堤との接続部の構造が変化した可能性もあり、調査が必要と考えている。質問・意見はあるか。

(全員)

特になし。

(委員長)

特に意見がないようであれば、資料に記載の流れで調査を進める。前段で、「高輪築堤跡の調査の方針について」の横仕切堤に関する記述について、了解いただいた。これまで、検出調査で確認された高輪築堤の取り扱いに関して議論してきた。新たに確認された遺構であること、かつ高輪築堤と同等の文化財的価値を持った遺構であることから、今後は横仕切堤の取り扱いに関しても、本委員会で議論していく必要がある。その点も、了解いただきたい。

(全員)

よい。

3.4 報告書作成方針について

※港区より説明：資料4改め資料3（報告書作成方針について）

(委員長)

最初に遺構が発見された物流地下通路と、その後に調査を行った物流荷捌き部・仮斜路部（第1分冊）に関しては、既に調査が終了している。また、3街区の調査も終了確認がされたと聞いており、報告書作成に関しての大枠を決定しておく必要があったため、提案いただいた。第3～6分冊は街区ごと、第2分冊は環状4号線と京浜急行線連続立体交差事業に伴う調査で1冊とする。また、試掘調査・検出調査・本調査ごとに整理するのではなく、街区・事業ごとに試掘調査・検出調査・本調査の結果を整理する。あわせて、江戸遺跡の調査報告書と同様、横仕切堤等を含め、鉄道史・地域史の観点から文献調査を行いつつ、遺構の位置づけを明確にしたうえで、考古学の知見と重ねあわせ、総合的な考察を行うこととする。当然、盛土・自然堆積層、石材、木材樹種、鉄製品、接着剤等、自然科学分析についても、考古学の発掘調査の成果として、総合的な考察に含む形になる。さらに、今回は、JRが土質調査を実施している。これまで発掘調査で報告書に含めた事例はないが、考古学的な観察と土質調査を上手くリンクさせ、遺跡の解釈にも反映させられると非常によいと思う。発掘調査を行い、遺構・遺物の事実記載を整理するのみでなく、その背景にある文献、自然科学分析を重ねあわせ、総合的に高輪築堤跡を解明していくことが報告書の主旨である。したがって、最後の「考察」は、分野ごとではなく、総合的にとりまとめた形での考察とする必要がある。そして、スケジュールの問題等もあり検討が必要であるが、全国的に注目を集めている遺跡であること、正式な報告書を刊行するまでには時間を要することを踏まえると、本調査の終了後、発掘調査概報を刊行するのがよい

と考える。ただし、速報的なものであり、学術的な分析にまでは至らない。報告書の作成にあたっては、地点が多いこと、複数の調査会社が関わっていること等から、現在、現場レベルで実施している情報共有会議と同様、「調査指導委員会」という形で、報告書作成会議に関する現場レベルの調整・意見交換の場を設置したいと考えている。また、他の分野の文献調査や自然科学分析を担当する専門家とも、検討会を実施し、最終的なとりまとめの方向性を描きながら、報告書の作成を進めていくことを想定している。質問・意見はあるか。

(老川委員)

スケジュールはどの程度を想定しているのか。

(委員長)

この場で私からは明言しにくいですが、年単位で進めていくべきであることは確かである。事実記載をしたうえで、分析を行うことになるため、それなりに時間を要する。具体的なスケジュールは、今後調整していく。

(東京都)

第1～7に分冊するということであるが、1分冊ごとに刊行するのか。それとも、「高輪築堤跡発掘調査報告書」として、第1～7分冊を1つの報告書として刊行するのか。

(委員長)

「分冊」という言葉を使わなければ、地点ごとの報告書となるが、1つの遺構であるため、基本的には分冊という考え方を取るべきである。

(東京都)

最終的に、「高輪築堤跡発掘調査報告書」が刊行され、それが分冊になっているというイメージか。

(委員長)

そのとおりである。

(小野田委員)

汐留遺跡の際は、調査が終了した地点ごとに調査報告書を刊行し、その中で細かく分冊されていた。

(委員長)

当然、執筆が完了した分冊ごとに刊行することになる。全ての分冊において、遺構や遺物の図面のスケール等、形式を統一する必要があるため、最初に執筆・刊行する分冊が他の分冊の基準となる。失敗のないよう取り組むためにも、「調査指導委員会」が必要と考える。

(小野田委員)

汐留遺跡の調査報告書が参考の1つとなる。

(委員長)

ただし、汐留遺跡は大名屋敷の遺跡が中心で、江戸・明治が混在していた。高輪築堤という1つの遺跡について、分冊で報告書を刊行するイメージである。

(事務局)

「調査指導委員会」とは、要綱等を規定する形式的な組織ではなく、あくまで情報共有会議のような組織であるという理解でよいか。また、その詳細は、改めて相談・説明いただけるという理解でよいか。

(委員長)

「高輪築堤跡の調査の方針について」 p2「5. 調査の進捗確認と計画の修正変更」 2点目「上記の実施にあたり、複数の発掘調査会社が従事することから、調査の目的や各種データ、調査成果等について、定期的に情報共有を図る。」という記載が、情報共有会議の設置根拠と認識している。「調査指導委員会」は設置根拠がないが、本委員会において設置することを了解いただければ、発掘調査が進行する中、現場レ

ベルで実施している情報共有会議について、報告書作成の段階で「調査指導委員会」に変える形で進めたい。当然、99 条調査であるため、主催は港区となる。大きな方針については、逐次、本委員会で諮り、了解をいただくことになる。

- (古関委員) 報告書は、印刷物のみを想定しており、電子媒体では配布しないのか。
(委員長) 電子媒体で配布している事例は多くあるが、港区としての実績はない。
(古関委員) 印刷物は発行数が限定されるが、電子媒体であれば配布が容易となる。コピーライトに配慮する必要はあるが、可能であれば検討いただきたい。
- (港区) 検討する。
(委員長) 他に質問・意見はあるか。
(全員) 特になし。
(委員長) 報告書作成方針について、了承された。今後、目次等、具体的な調整が必要となっていくが、ある程度確定した段階で、本委員会で情報を共有し、了承いただくこととする。報告書作成のプロセスがブラックボックスとならないようにしたい。

3.5 記録保存調査の状況報告

※港区より説明：資料 2 改め資料 4（記録保存調査の状況報告）

- (委員長) 1 街区については、瓦礫を含んだ土で盛土を行っていることが分かった。一部、焼けた木材もあり、どのような経緯で運び込まれたのか、検討する必要がある。通常、江戸の遺跡発掘調査では、出土遺物に関して、点数と重量を材質別に計測しており、同様の方法で遺物の計測を行っている。その過程で、瓦を割り、ある程度大きさを揃えている印象を受けた。また、盛土の工区境と思われる箇所に土留めが確認され、4 街区でも同様の状況が見られた。2 街区については、B・C 区の山側土留め（4 街区のミヒャエル・モーザー撮影の写真に写されている土留め遺構に類似）が途中（北側）から確認できなくなることにについて、理由が分かっていない。また、開業時、複線化、三線化という 3 段階程度で盛土を行ったのではないかと推測しているところである。4 街区については、南横仕切堤に石垣が残存しているかを含め、調査していく必要がある。第 7 橋梁橋台部の水面に面した部分のみに石積みとなされ、それ以外は全て土羽であった可能性もある。また、4 街区Ⅰ区は広い範囲を発掘することができるため、三線化時の山側石垣とともに、開業期の山側石垣の有無を確認できるかが重要となる。様々な推測を行いながら、調査を進めているところである。質問・意見はあるか。

- (古関委員) 1 街区 写真③盛土中検出遺構は、山側まで連続しているのか。
- (港区) 調査している範囲では、連続してなかったと思う。
- (古関委員) 4 街区でも確認されたと聞いた。ミヒヤエル・モーザー撮影の写真を見ると、横仕切堤と推測されているもの以外にも、陸地と接続している堤が見受けられる。盛土まで延長させることで、足場としての活用等、施工上便利であったのではないかと推測し、連続性があったのではないかと考えた。連続性は確認できなかったということであれば、事実としては重要な点である。
- (港区) 三線化の盛土までは連続しないが、開業期の盛土を横断するような形では存在する。これだけ大規模なものは1街区のみであるが、3街区 A・B・C 区においても2箇所発見されており、施工上の利便性から、大なり小なり設置された可能性はあると考えられる。現状、平面図を確認できているわけではないため、何m(何間)ピッチ等で設置されたのかなどは、判明した段階で報告する。
- (古関委員) 本日現場で引き抜いた杭を見て、当時、強固な地盤にどのように杭を打ったのか、興味が湧いた。また、大量の盛土の土をどこからどのように運搬したのか(足場を造成して陸上から運んだのか、海上から船で運んだのか)についても、非常に興味深い。現時点で、文献から確認できる情報はあるのか。
- (港区) 現時点では、確認できていない。
- (小野田委員) 最初に土留めを造ってから盛土を行ったのか、または、海上から作業を行ったのか、施工順序等も整理できるとよい。盛土の方向から推定できるのではないか。
- (委員長) 縦断面の調査から盛土の方向は確認できるが、ばらつきがあることが分かっている。また、おそらく最初に造っている芯の造り方も方向にばらつきがあり、推定が難しい。
- (小野田委員) 出土した瓦礫は、試行錯誤しながら造った痕跡なのかもしれない。
- (港区) 各街区で盛土の様子が異なるのは、驚きである。高輪築堤は、南(八ツ山)から北に造成したと言われているが、芯材は北から南に設置されたことが判明しており、横仕切堤が重要な機能を担ったと推測される。縦断面の調査結果を確認し、判断していきたい。

3.6 5・6 街区の成果について

※港区より説明：資料5 (5・6 街区の成果について)

- (委員長) ①～⑦、⑨・⑩において、築堤上面(バラスト)が確認されている。⑧(環4仮ベント部)は、築堤の本体とは重ならない部分であるため、斜線が引かれている。⑪・⑫(品川駅北口改良・物流仮斜路部)は、既

に調査が終了しており、開業時石垣等がきれいに残っていた。環 4 P10 橋脚部は調査中ということであるが、5・6 街区に関して、基本的には石垣が良好に残っていると考えられる。また、重要なポイントとして、1～4 街区は、海側石垣の上部が後に撤去されており、これまでの調査では、第 2 東西道路部分の残存状況が最も良好であった。しかし、5～6 街区は、「1～4 街区に比べ、海側石垣の確認地点標高が高い」ことから、さらに良好に残存している可能性が高い。質問・意見はあるか。

(東京都) 環 4 仮ベント部については、12 本の群杭の引き抜き作業と土層の堆積の記録調査を行い、その後の埋戻し作業が終了し、現地調査作業が完了した。港区と調整のうえ、引き続き報告書をまとめていく。環 4 P10 橋脚部については、土留め内の盛土の調査を進めている。また、京急連立エリア内の山側の白色粘土層の盛土範囲の現地確認については、今週後半から調査に着手する。さらに、間知石組側溝については、今後、協定を締結した後に、調査に着手していく。

(委員長) 先ほど港区からも報告があったとおり、試掘の段階で「再盛土」と理解していたものについて、4 街区の調査を行う中で、同様の堆積状況の盛土が確認された。少なくとも三線化した時期よりも前に構築されたものであることは間違いなく、「再盛土」という判断を撤回し、正しい知見に修正したいと考えている。5・6 街区については、前回の委員会における文化庁からの発言も踏まえ、本委員会としてどのように取り扱っていくか、今後検討していきたい。

3.7 その他

(委員長) 1 点、質問がある。発掘調査の協定書の期限について、当初 2021 年 10 月までであったが、延長したと聞いている。スケジュールに課題があることは承知しているが、本委員会としては、適切な記録保存調査を実施してもらいたいと以前より伝えてきた。現時点で、発掘調査について、いつまでにどのように実施していくことを想定しているのか説明をお願いします。

(港区) 2022 年 2 月まで延長することとした。JR のスケジュール、調査のスケジュール、港区の意向を反映させた結果である。ただし、当初協定書を締結した段階より、調査項目のボリュームがかなり増加している。また、今後も増加する可能性がある。適切な調査を実施できるよう、1 月頃の段階の調査の進捗に応じて、協定書の変更の必要性等を協議していきたい。今後も指導をお願いします。

(委員長) 実質的には、5 月中旬から調査が始まった。4 街区は調査範囲が最も広く、また、移築を前提とした信号機跡部分を調査するにあたっては、

丁寧な調査を実施する必要がある。特に、信号機跡の基礎部分の遺構は全く見当がつかない。非常に複雑な構造となっていた場合、調査に時間を要することも考えられる。適切な記録保存調査の実施をお願いする。

(JR) 今回協定書の期限を延長したが、状況に応じて、柔軟に対応していきたい。

3.8 閉会

(事務局) 次第・資料番号の変更やいただいた意見を踏まえ、資料を修正する。
第11回高輪築堤調査・保存等検討委員会を閉会する。

以上

高輪築堤調査・保存等検討委員会 設置要綱

(名称)

第1条 本委員会の名称は、「高輪築堤調査・保存等検討委員会」（以下「委員会」という。）とする。

(目的)

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。

(所掌事項)

第3条 委員会は、高輪築堤等に関し、以下の事項について検討し、必要な助言を行うものとする。

- (1) 調査の方法について
- (2) 調査の結果を踏まえた保存方法等について

(組織)

第4条 委員会の委員は、考古学、鉄道史、近代史、土質力学等の専門家（学識経験者等、別表1）で構成する。

2. オブザーバー（別表1）は委員会に参加し、意見を述べることができる。
3. 委員長は、委員の中から互選、あるいは互選がない場合は、事務局が推薦するものとし、いずれも委員の承認を受けることとする。
4. 副委員長は、必要に応じて委員長が任命するものとする。
5. 委員会には、必要に応じて作業部会を置くことができる。
6. 作業部会は、委員会の構成員（委員及びオブザーバー）のほか、専門的見地から委員以外のもの（以下「関係者」という。）の出席を求めることができる。また、調査方法及び保存方法等について、委員会の意向を踏まえた詳細な検討を行い、必要に応じて検討結果を委員会に報告することができる組織とする。
7. 委員会の構成員（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。

(会議)

第5条 委員会は委員長が招集し、委員長が議長として会議を総括する。

2. 委員長は、必要に応じて関係者の出席を求めることができる。

(任期)

第6条 委員の任期は2年間とする。ただし、2年を超えて委員会が継続する場合は、再任を妨げない。

2. 委員が何らかの事由により欠けた場合は、委員会の意向を確認したうえで事務局が

委員を選定することができる。

(事務局)

第7条 委員会の事務局は東日本旅客鉄道株式会社 本社 総合企画本部 品川・大規模開発部に置くものとする。

(守秘義務)

第8条 構成員及び関係者は、この委員会で知り得た情報を事務局の許可なく第三者に漏えいしてはならない。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会に関し必要な事項は、委員会において定めるものとする。

(別表1) 検討体制名簿(案)

委員長	谷川 章雄	早稲田大学 人間科学学術院 教授
委員	老川 慶喜	立教大学名誉教授
委員	小野田 滋	鉄道総合技術研究所 情報管理部 担当部長
委員	古関 潤一	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
オブザーバー	文化庁 文化財 第二課 埋蔵文化財部門
オブザーバー	港区教育委員会事務局 教育推進部 図書文化財課
オブザーバー	港区 街づくり支援部 品川駅周辺街づくり担当
オブザーバー	東京都 教育庁 地域教育支援部 管理課
オブザーバー	鉄道博物館 学芸部
オブザーバー	東京都 建設局 道路建設部 道路橋梁課
オブザーバー	東京都 交通局 建設工務部 計画改良課
オブザーバー	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
オブザーバー	東日本旅客鉄道株式会社 構造技術センター
オブザーバー	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
オブザーバー	東日本旅客鉄道株式会社 事業創造本部

埋蔵文化財発掘調査の状況 (2021年12月3日現在)

品川駅改良事業地区
(仮斜路部)
→本調査終了:9/29

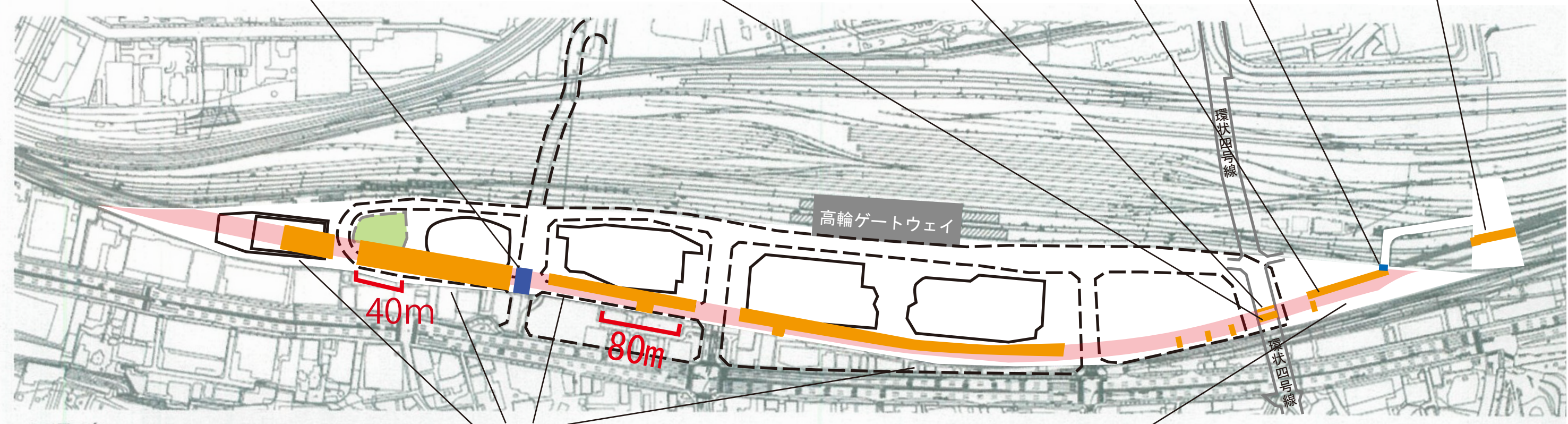
品川駅改良事業地区
(荷捌き部)
→本調査終了:6/11

第2東西連絡道路地区
→追加調査終了:7/14

環状4号線事業地区
(P10橋脚部)
→本調査実施中:9/27~

環状4号線事業地区
(仮ベント部)
→本調査終了:10/28

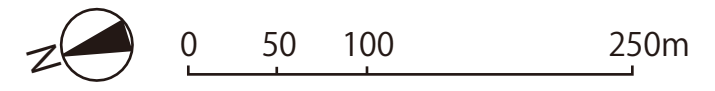
H31発見地点
→調査済



1~4街区

- 本調査実施中
- ・協定締結: 4/27
- ・変更協定締結 (範囲変更): 8/23
- ・変更協定締結 (期間延長): 10/21
- ・現地調査終了 (3街区): 11/5

京急連立事業地区
→調整中

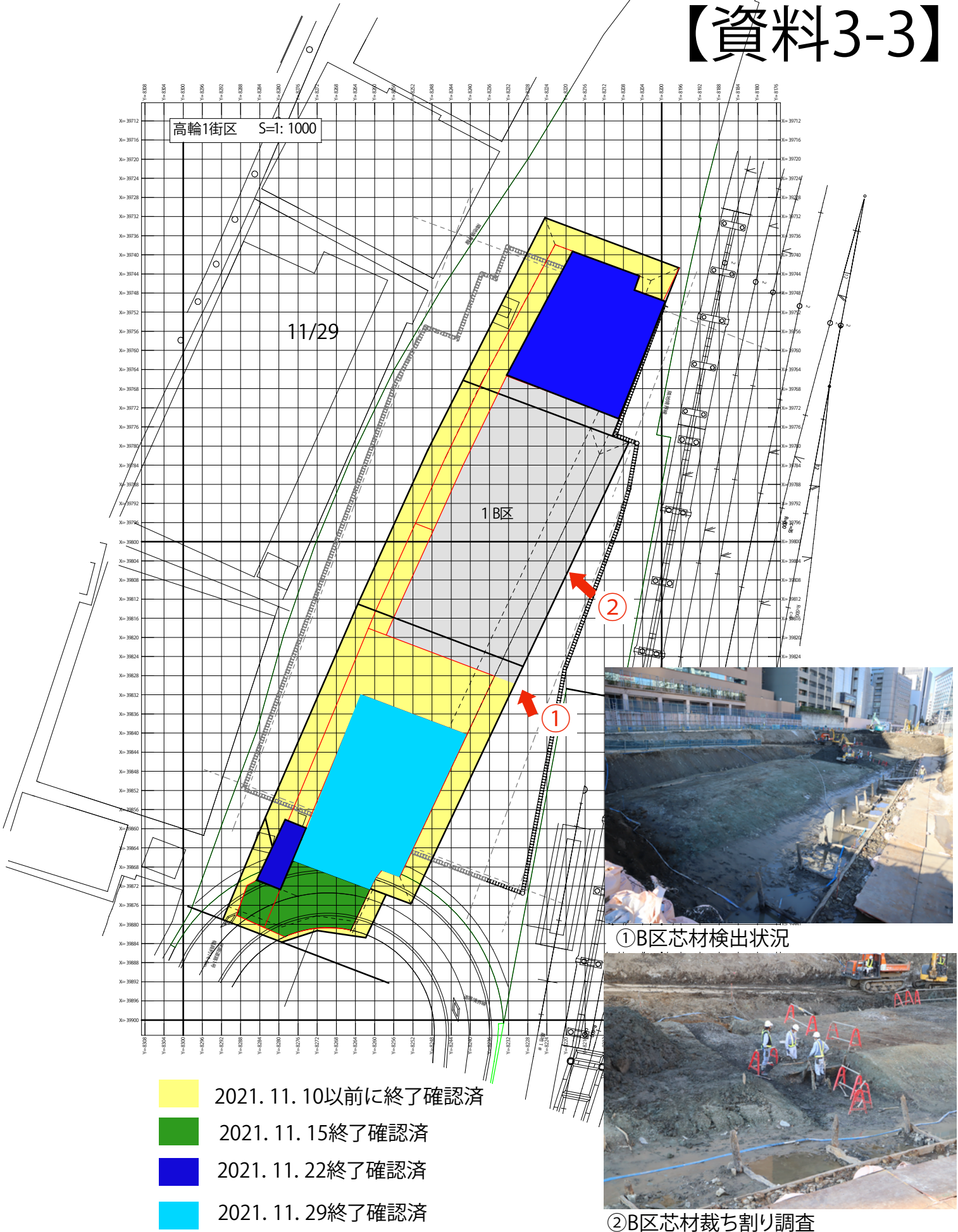


高輪築堤跡(港区No.208)埋蔵文化財調査の進捗について

2021(令和3年).12.3現在

地 点	協定日	着手日	区割 り	海側石垣		築堤上面 (バラスト)	築堤内部 芯材	山側石垣		終了確認日	保存関係	調査特記内容	備 考
				開業時 石垣等	波除杭			開業時 石垣等	3線時 石垣等				
1街区		5/24	A~D (4区)	○	○	○	○	未確認	○	・A・C区山側3線化時石垣・ C区通路部分(8/27) ・B区山側3線化時石垣 (9/24) ・B区山側3線化時石垣の一 部(11/1) ・D区(11/15) ・A区海側・D区山側3線化 石垣(11/22) ・C区(11/29)	・笠石?出土 ・芯材に瓦片を利用	8/23の変更協定によってD区追 加	
2街区	4/27 8/23 (変更協定) 10/21 (変更2回目)	6/21	A~E (5区)	○	○	○	○	未確認	○	・E-1区(11/15)	・築堤上面のまくら木痕 ・双頭レール出土	8/23の変更協定によって一部 追加	
3街区		5/24	A~D (4区)	○	○	× (上面削平)	○	○ (3A)	○	・E区(9/6) ・A・D区(10/13) ・B・C区(10/22) ・B・C区追加部(11/5)	D区 (第7橋台含む 80m史跡指定 9/17告示)	・第7橋台(D区)	8/23の変更協定によって一部 追加 記録保存調査終了
4街区		5/17	A~1 (8区)	○	○	× (上面削平)	○	○ (4A)	○ (4A)	・H区(9/30) ・B区の一部、C・D区 (11/12) ・A区(11/15)	E区 (信号機跡含 む30m移築保 存)	・海側石垣上に張り出し部を 確認(信号機跡か) ・B区山側で横仕切堤確認 ・まくら木付チャア一出土	
京急連立事業地区	調整中											・3線化(明治32年)以前に 周辺で埋立工事の可能性 有	
環状4号線事業地区	9/27 10/11(変更 協定)	9/27			○ (仮ベント部)	○	○			2021/10/28(仮ベント部)		・試掘調査により築堤山側 が大きく土壌改変されてい ることを確認(明治30年ま で)	
第2東西連絡道路地区	20/9/1 11/10 (変更協定)	20/9/1		○	○	× (上面削平)	○	○	○	2020/12/22		法面下追加調査 7/1~7/14(終了確認済)	記録保存調査終了
品川駅改良事業地区	仮斜路部	2/26		○	○					2021/9/29			記録保存調査終了
	荷捌き部			○	○					2021/6/11			記録保存調査終了
《 凡例 》 ○: 残存確認 ×: 削平等により取り除かれている 未確認: 残存が想定できるが未確認である /: 調査範囲外				《 成果の要点 》 ・海側の石垣はほぼ開業期の姿が残っている ・山側の開業時の石垣は、第7橋台を挟む南北の横仕切堤の間で確認されているが、そのほかの地区では未検出である ・築堤とともに第7橋台及び信号機跡が確認されている ・築堤は4街区の信号機部で湾曲するが、その南北は直線的に伸びている ・山側は3線時に拡幅されている ・築堤構築の変遷と内部構造を確認中									

【資料3-3】



①B区芯材検出状況

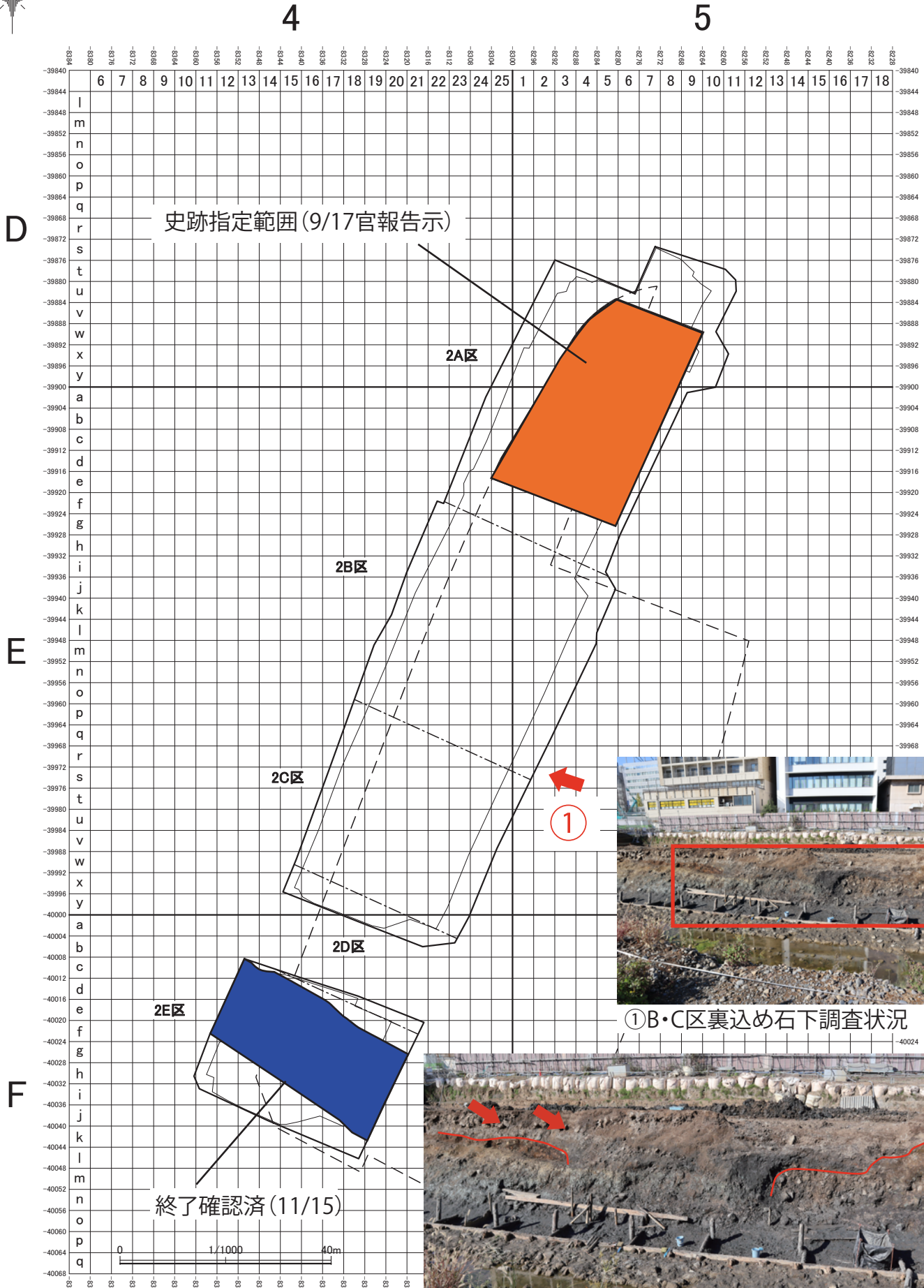


②B区芯材裁ち割り調査



2街区 全体図

【資料3-4】



①B・C区裏込め石下調査状況



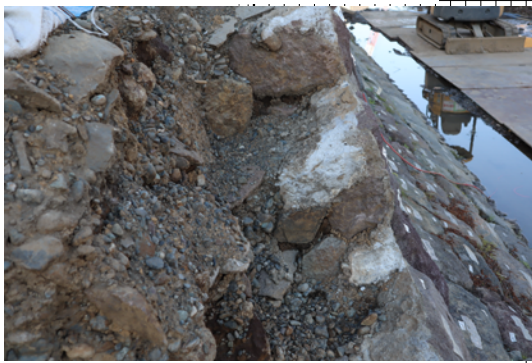
写真①赤枠内拡大

4 街区

【資料3-5】



① 信号台基礎下確認状況



② 信号台部裏込め石確認状況



③ 築堤内部土留め検出状況



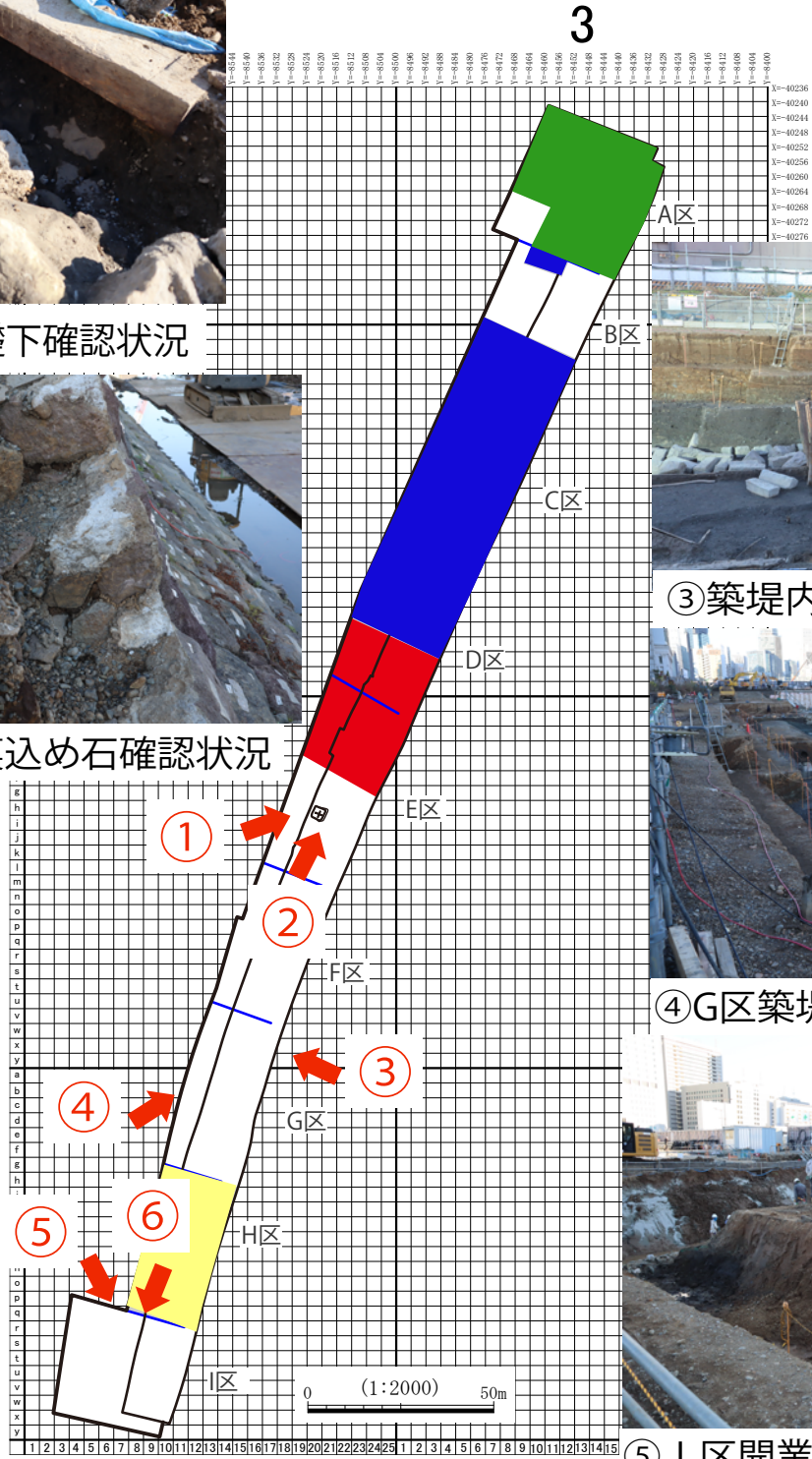
④ G区築堤内石垣廃棄状況



⑤ I区開業期築堤検出状況



⑥ I区南壁土層堆積状況



- 2021. 11. 10以前に終了確認済
- 2021. 11. 12終了確認済
- 2021. 11. 15終了確認済

環状4号線調査位置図



補助線街路第332号

環状第4号線
延伸部

補助線街路第334号

区画3号

5街区

仮ベント部
(10/28終了)

6街区

P10橋脚部

A
A'

京急連立事業用地

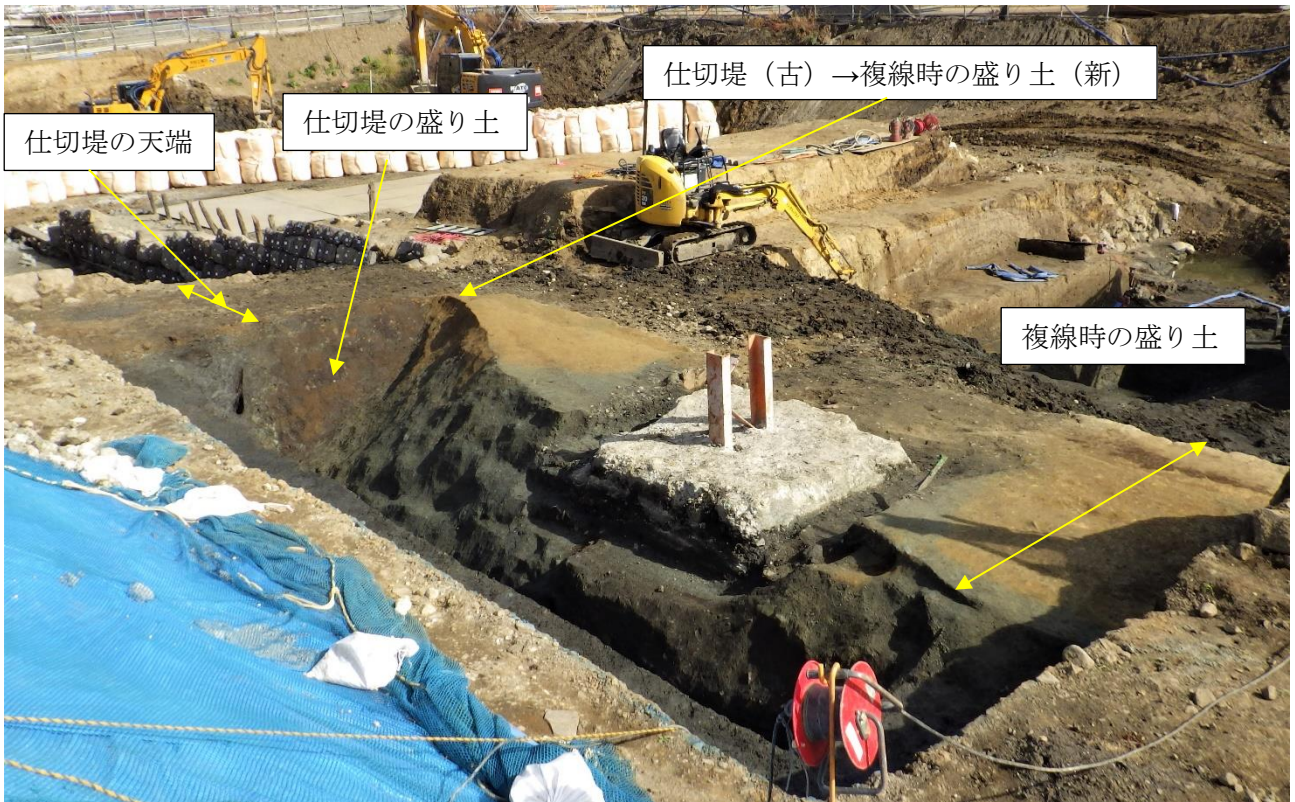
P10橋脚部の調査



①土層断面(A-A')

国道15号

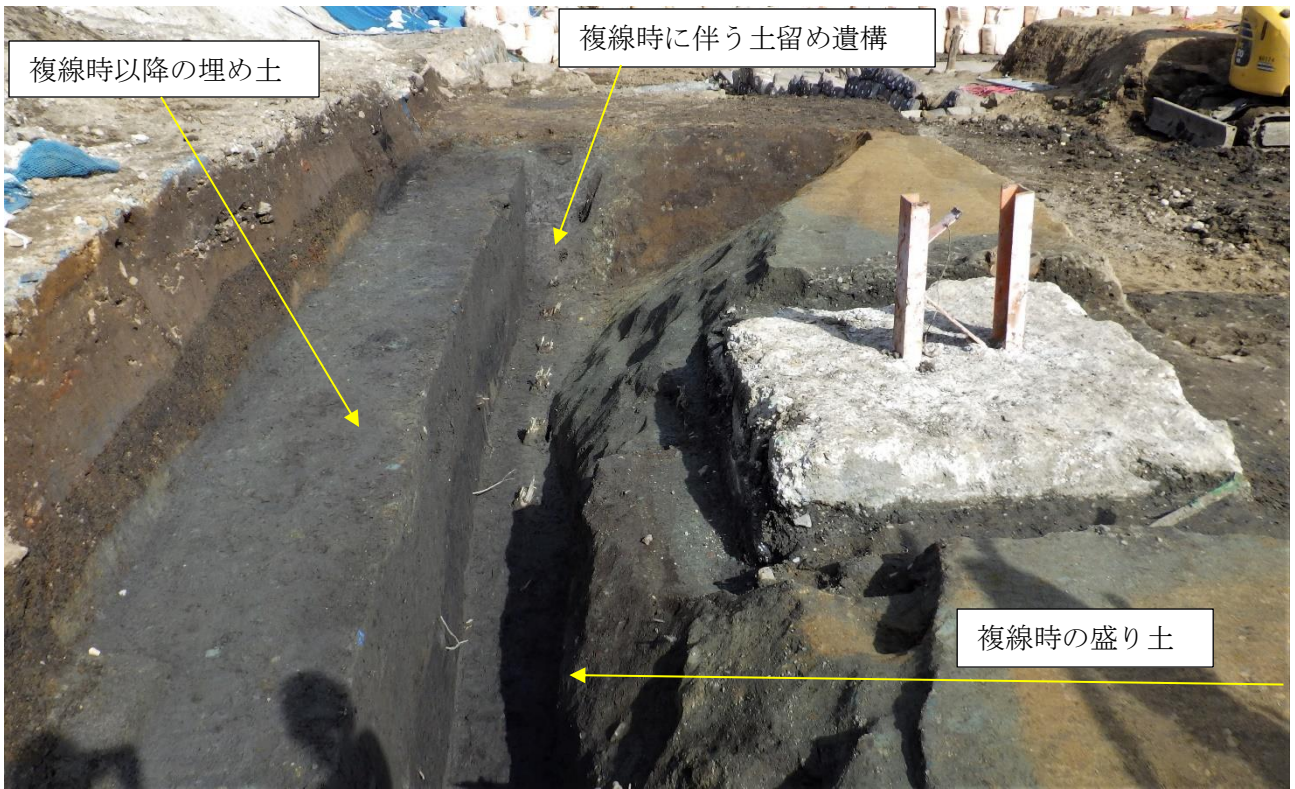
4 街区 南横仕切堤の検出について



南西から



北西から

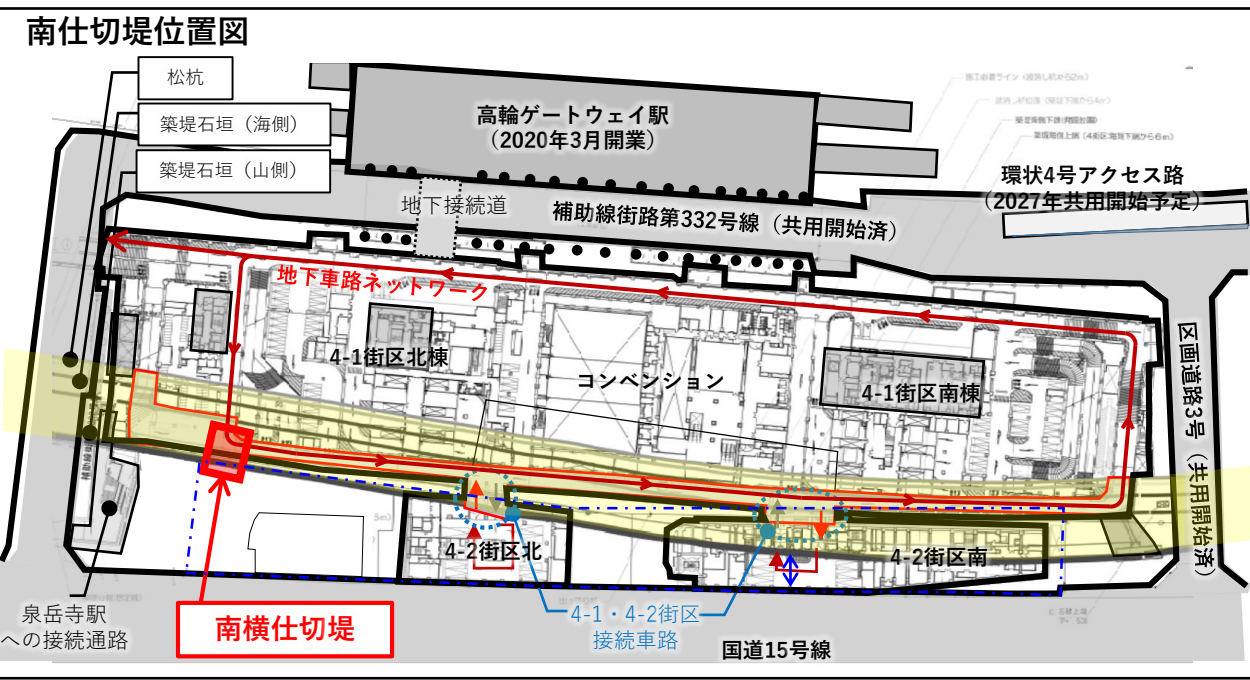


南から

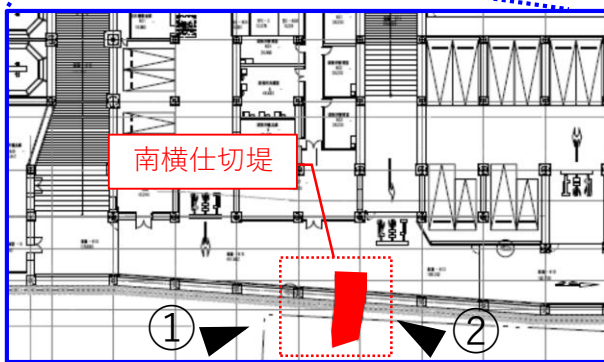
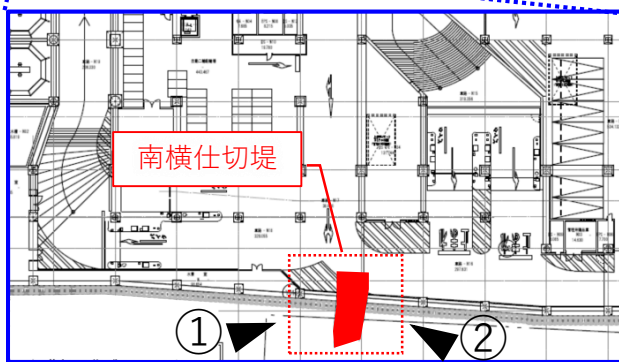
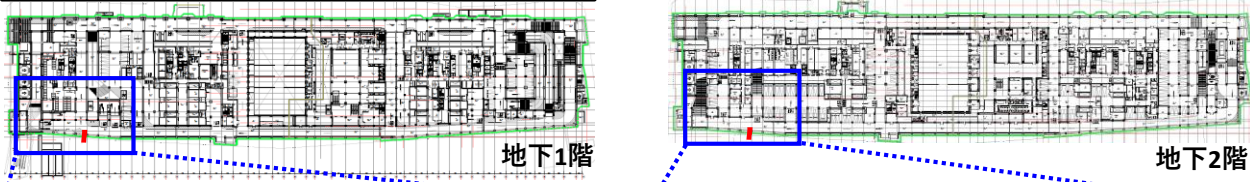


西から

南横仕切堤の現地保存の検討



南横仕切堤の位置図 (地下1階、2階)



南横仕切堤の現地写真

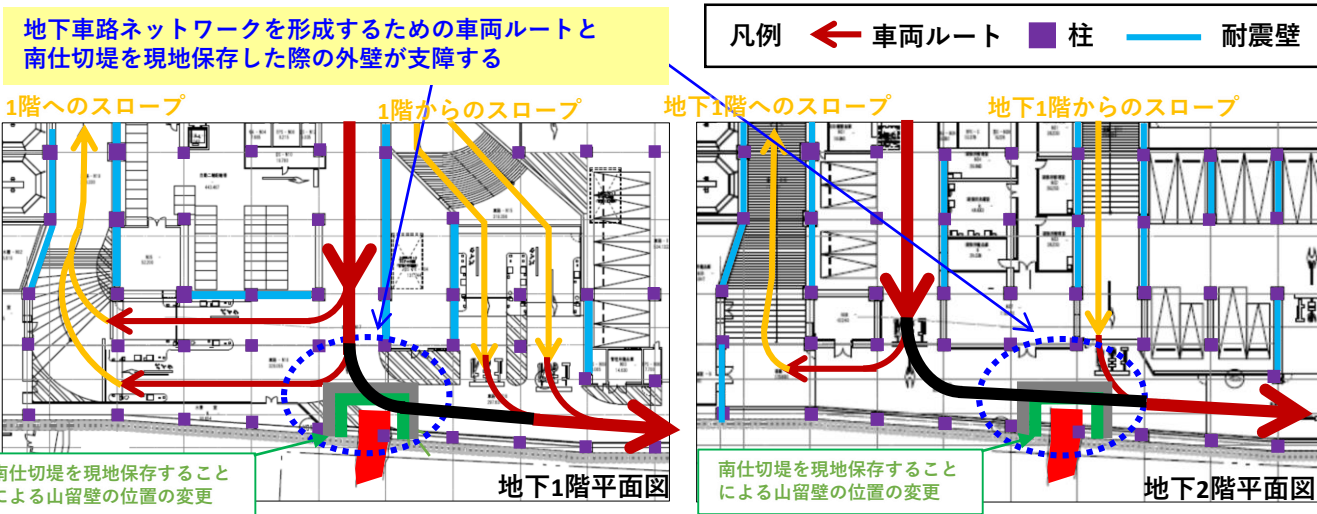


北側の面

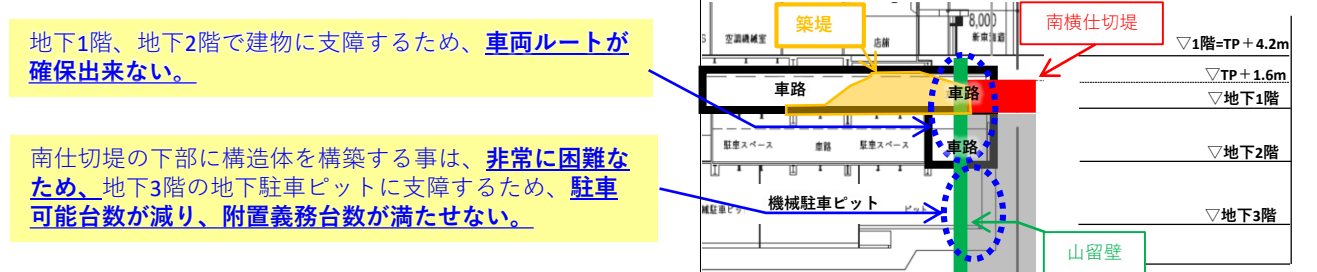


南側の面

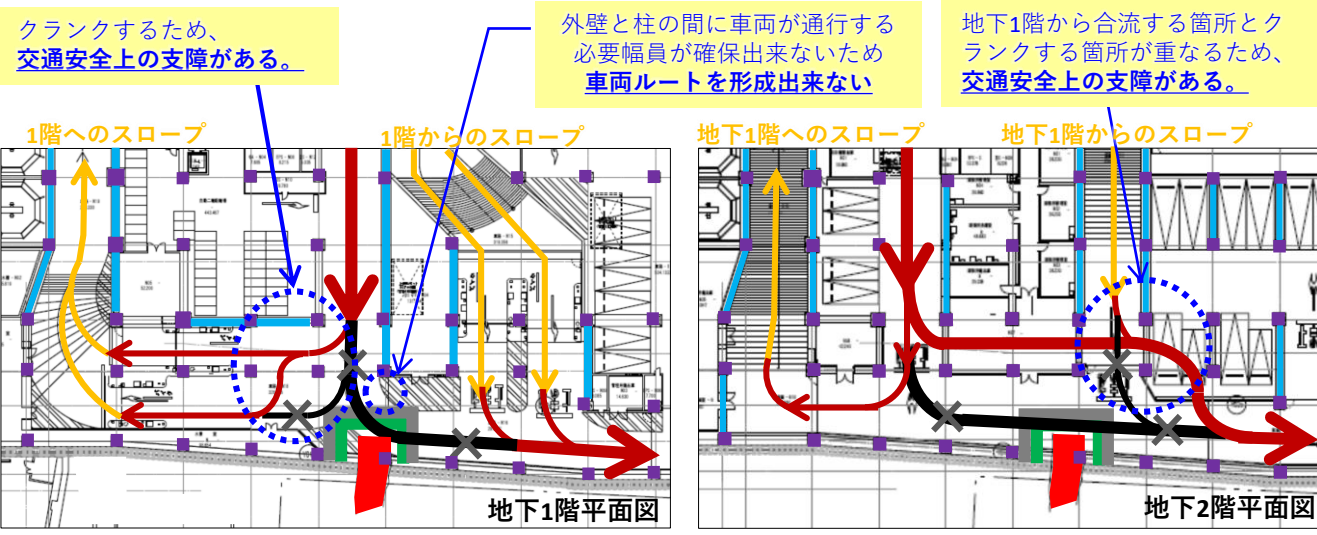
【検討① (平面検討)】 南横仕切堤を現地保存した場合の成立性を検証する



【検討① (断面検討)】 南横仕切堤を現地保存した場合の成立性を検証する



【検討②】 車両ルートの変更の可能性を検証する

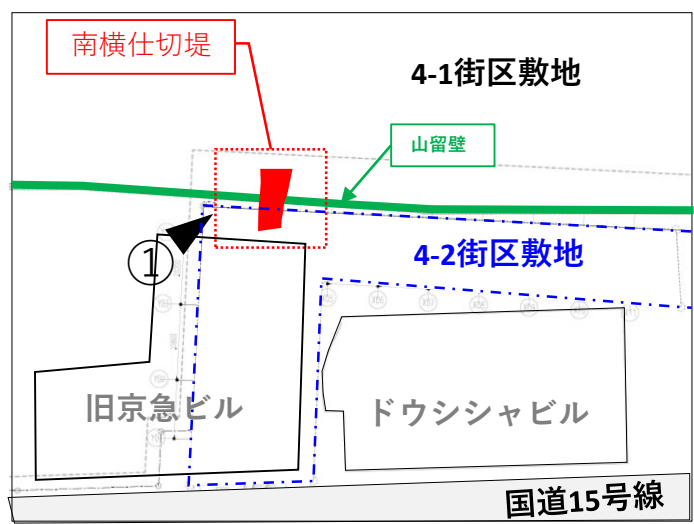
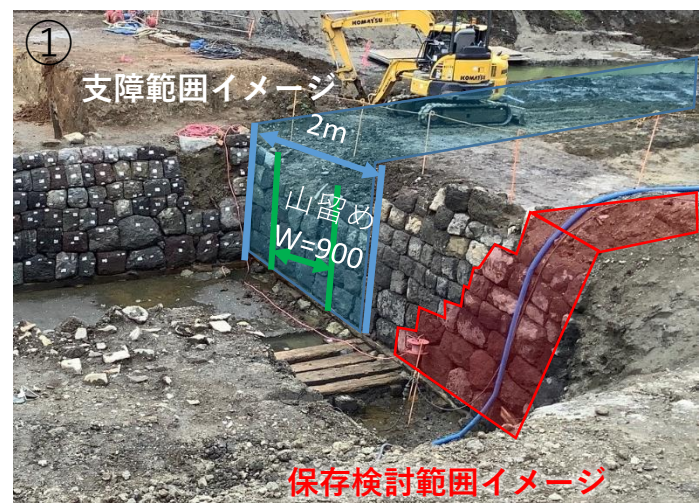


【検討①②の見解】

- 南横仕切堤を現地保存するために外壁位置を変更した場合、車両ルートに支障が生じる
 - また、車路のみでなく機械式駐車場にも支障が生じるため、必要な付置義務駐車台数が確保できない
 - 車両ルートを変更しようとしても、耐力壁、柱が支障するため変更できない箇所がある
 - 耐力壁、柱は構造上必要なものであり、位置等を変更する場合は、建物全体の構造計画を大きく見直す必要がある
 - 耐力壁、柱に支障しない箇所においても、車両ルートがクランクするため見通しが悪くなることで安全上の問題が生じる
- 南横仕切堤を現地に保存することは現実的ではない。

南横仕切堤の現地保存の検討

【検討③】 4-2街区敷地内の南横仕切堤について現地保存の成立性を検証する



【検討③の見解】

- 南横仕切堤の過半は4街区敷地内に入っており、その部分が記録保存となった場合、4-2街区敷地に残る範囲は限定的である。
- 4-2街区敷地内の南横仕切堤については、今後、建物計画の深度化を行い、現地での保存の可能性を検討していく。

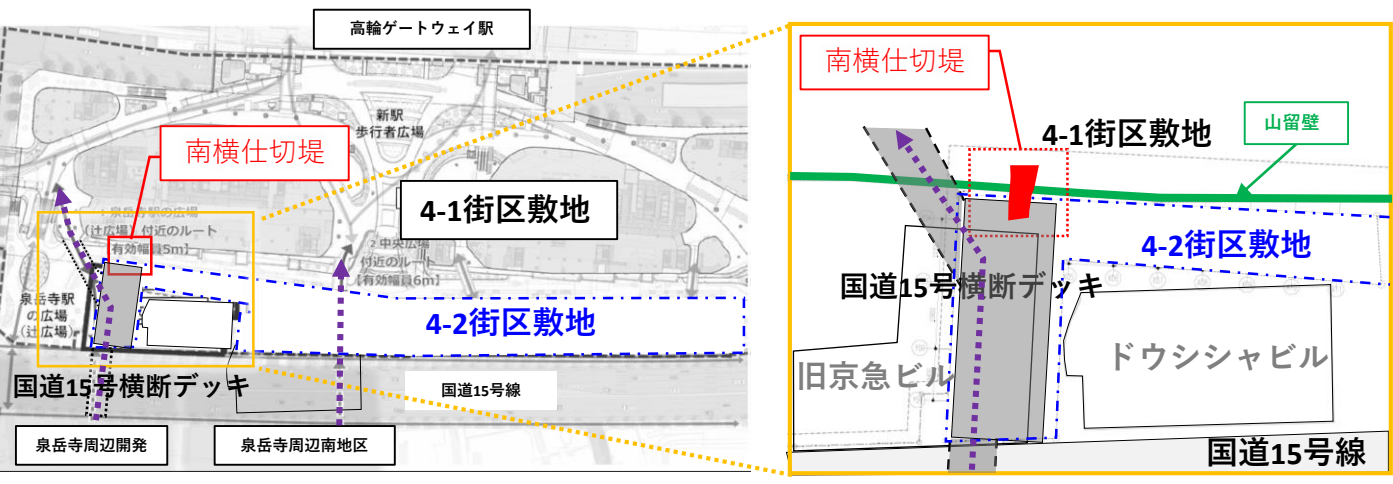
■本地区における国道15号横断デッキの位置づけ

<街全体を賑わいでつなぐデッキレベルを基軸とした重層的な歩行者ネットワークの形成>

- 地域の回遊性を高めるとともに賑わいや緑をつなぐ南北の歩行者軸となるデッキレベルの歩行者プロムナードを整備し、国道15号を介した三田・高輪地区との将来的な回遊性の向上に寄与している。
- 重層的な歩行者ネットワークの形成により、区域間の連携や回遊性を高め、地域の防災性の向上をはかる。

<北周辺地区と高輪地区との結節性と高め、まちの歴史を身近に感じる歩行者空間の整備>

- 地区の回遊性を高め、高輪地区との将来的な回遊性向上にも配慮したデッキネットワークの形成
- 地元からの嘆願書を受け、国道15号沿道の再開発準備組合と協議会を組成し、国道15号横断デッキを検討している



【参考】

■本地区における駐車場機能集約区域、集約駐車施設の位置づけ

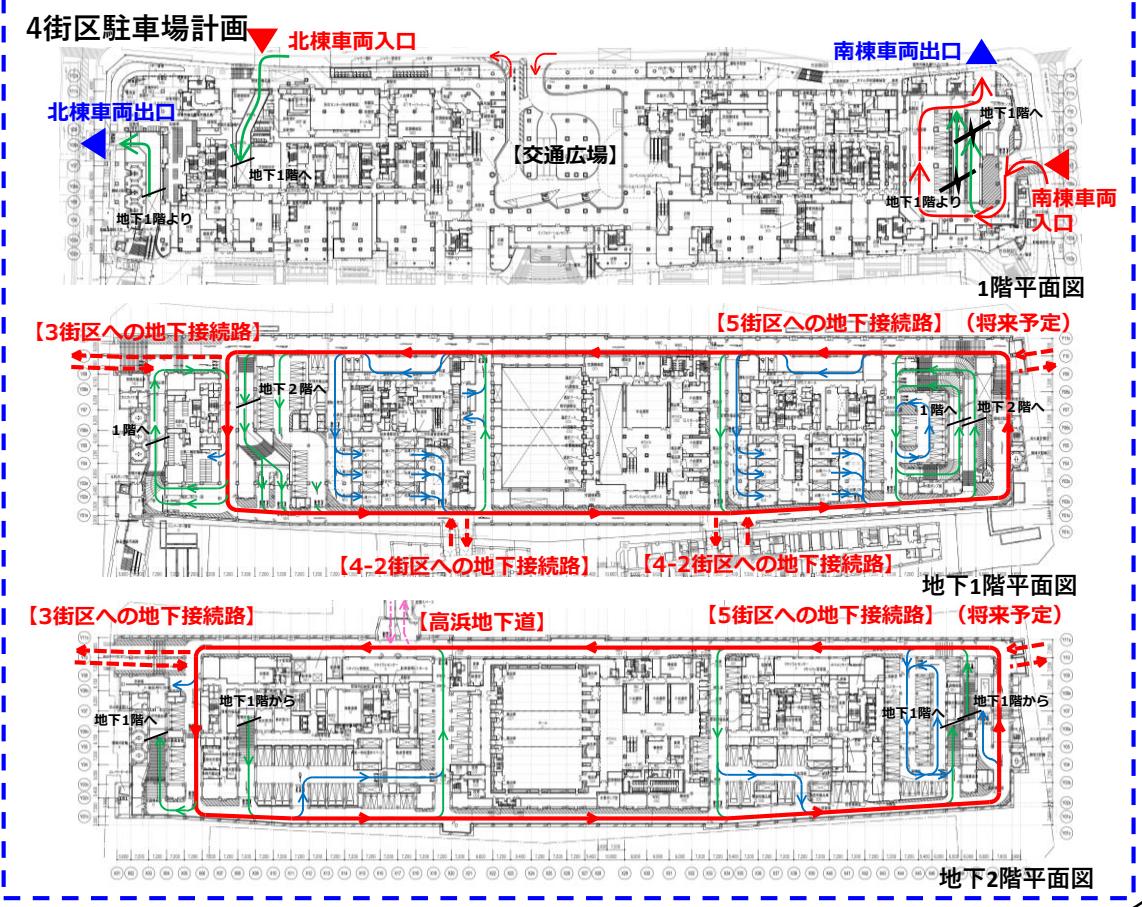
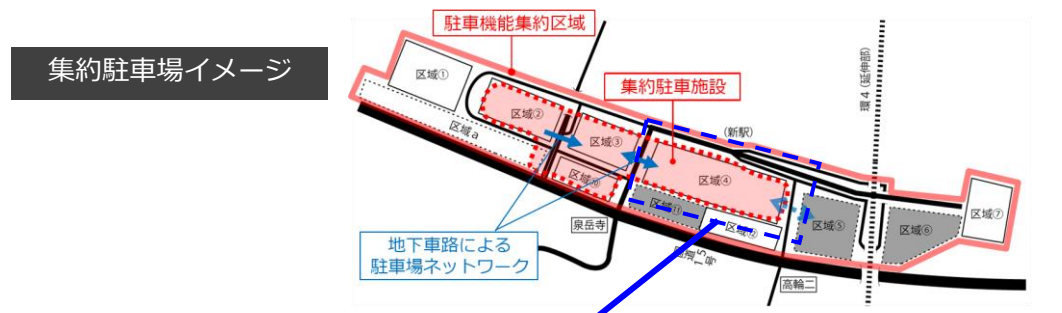
- 駐車場機能集約区域※1は、品川駅田町駅周辺まちづくりガイドライン2014 (H26.9東京都) の区域を基に、駐車場のネットワーク化や周辺道路への交通負荷の軽減、地区内の利便性向上などの観点も考慮し定められている。
- 本集約駐車施設は、港区低炭素まちづくり計画の改定を踏まえ、「低炭素まちづくり計画(改定) 駐車機能集約化編 (H31.2港区)」および「港区駐車場条例」に位置付けられた施設である。

<集約駐車施設>

- 集約駐車施設は港区低炭素まちづくりに寄与し、駐車場機能集約区域からの駐車需要を受け入れる公共性の高い施設である。
- 集約駐車施設の整備によりCO2排出量の削減効果(470t/年)・安全、快適な歩行環境の創出
- バス等の公共交通機関の運行の円滑化・連続する街並みの形成及び土地の有効利用
- 集約施設の利便性・安全性の向上・交差点需要率の平準化による地上交通の緩和

<地下車路による駐車場ネットワーク>

- 北周辺地区の道路基盤を補完し、幹線道路等の地上交通の緩和、円滑な交通処理と交差点負荷の軽減に寄与する。
- 各街区の道路基盤整備状況から北周辺地区の道路基盤を補完し、走行距離が最短となる動線を確保。
- 幹線道路である捕332の交通流入を抑制し、泉岳寺交差点へ集中する交差点負荷を分散する。



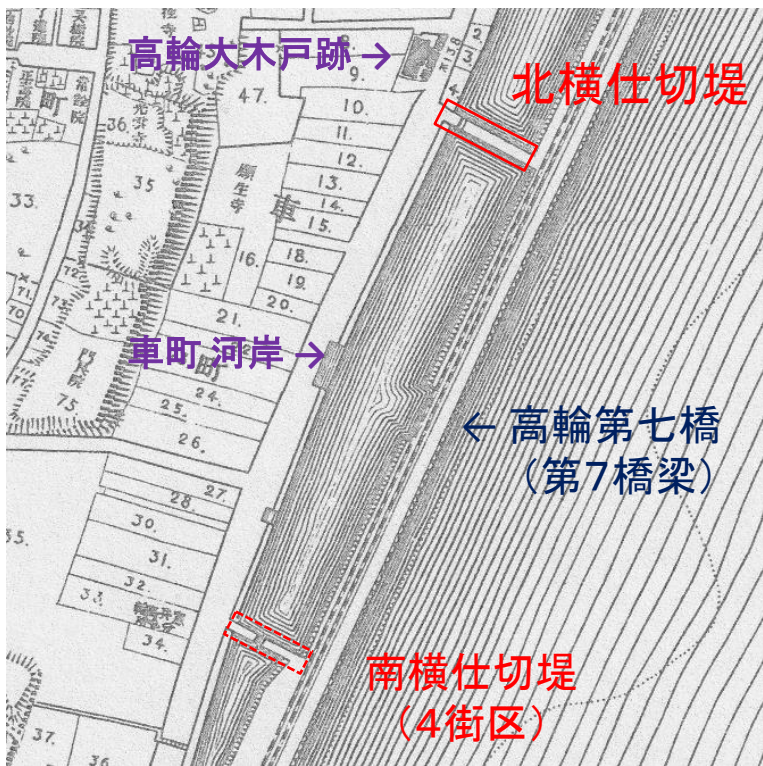
北横仕切堤の検出調査について(報告)



令和3年12月8日

港区教育委員会・東京都教育庁

1 北横仕切堤とは？



内務省地理局「東京実測図」明治20年 部分に加筆

横仕切堤とは

- 明治5年、高輪築堤建設において高輪海岸から資材等を搬入するために敷設された、高輪築堤と一体の構造物。
- 鉄道開業後は、維持管理等で築堤に渡るための通路として利用された。
- 船が車町の河岸から高輪第七橋を通過して江戸湾に出るための水運路で、明治30年前後からは埋立の指標ともなった。
- 高輪第七橋の南北に敷設された。明治20年の実測図では南北とも一部が切れ、水の行来ができるようになっている。

北横仕切堤について

- 北横仕切堤の仕様は、長さ三十間(54.6m)、高さ八尺五寸(2.58m)、上幅二間(3.6m)

大島盈株1899「從東京新橋至横濱野毛浦鐵道諸建築費用項目」『帝國鐵道協會會報』第1卷第4號

「横仕切堤は、鉄道開業時から高輪築堤と一体のものとして構築された施設であり、その文化財的価値は高輪築堤と同等で、地域史上も極めて重要な遺構である。」 高輪築堤跡の調査の方針について(抜粋)

2-1 発見・調査の経過

経過

令和3年7月1日

○下水管敷設予定地で交通局が埋設物調査を実施

- (1) 明治時代以降の埋立に関連する石積護岸(南北方向)
- (2) **旧護岸に直行する東西方向の石積を検出**

○教育庁から交通局に対し、

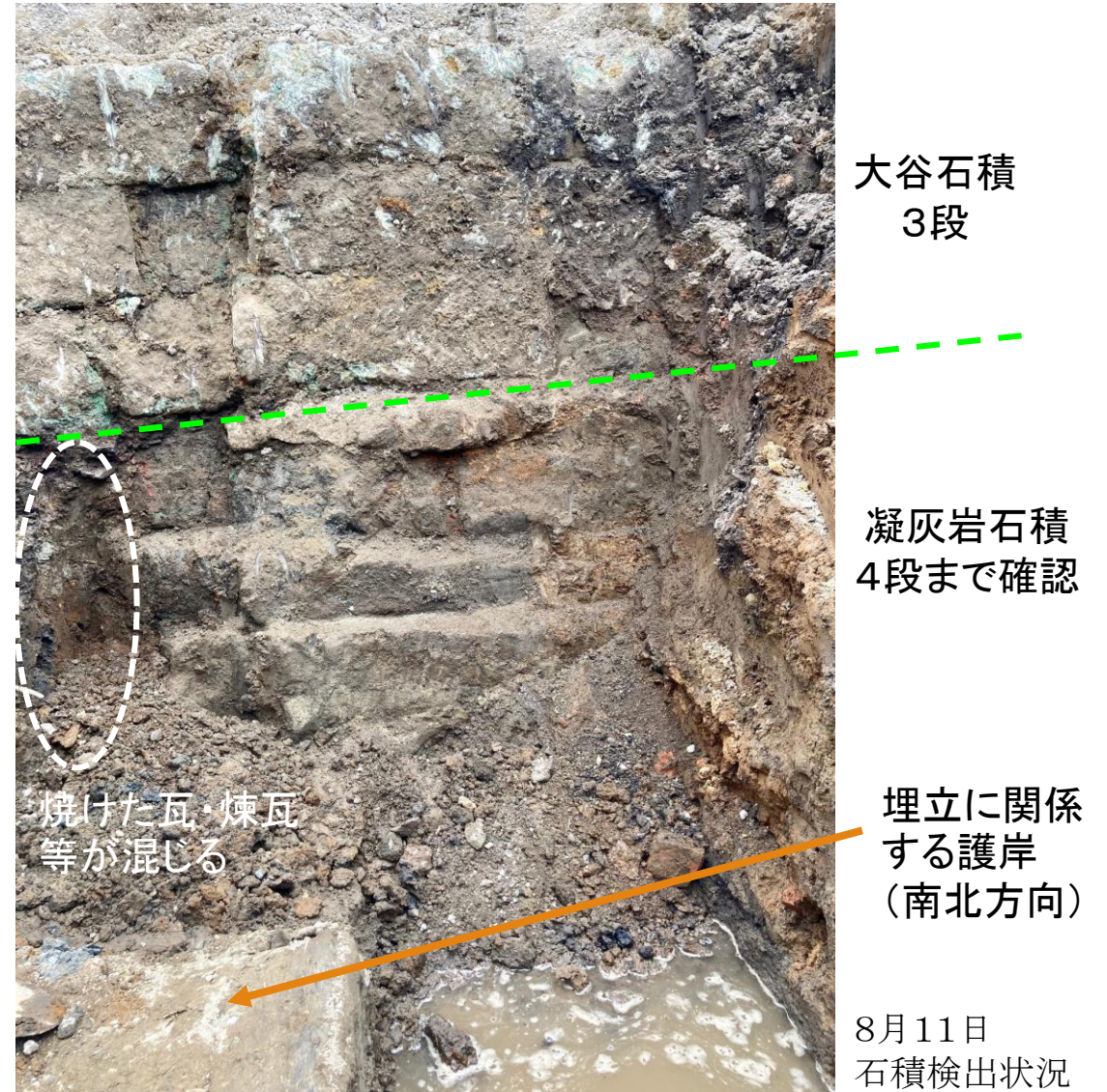
- ① 事業地内での石積の遺存状況を把握する必要性を説明
- ② 港区教育委員会と情報共有、石積の検出調査を協議

令和3年8月11日

○交通局による石積検出(港区・教育庁立会)

- (1) 石積7段(上3段は大谷石、下4段は凝灰岩)まで検出
- (2) 大谷石と凝灰岩石積の境で焼けた瓦・煉瓦が出土

→ 大正12年9月の関東大震災のガラか？



2-2 発見・調査の経過

経過

令和3年9月8日

○交通局による石積追加検出(港区・教育庁立会)

- (1) 8月11日より東側(海側)で続きの石積を確認
- (2) **4街区で調査中の横仕切堤の可能性を指摘**

○港区・教育庁から交通局に対し、

当該遺構が高輪築堤に接続する仕切堤と考えられることから、

- ・谷川章雄氏(港区文化財保護審議会委員
高輪築堤調査・保存等検討委員会委員長)
- ・文化庁文化財第二課
史跡部門
埋蔵文化財部門

に現地確認の上、保護措置について協議することを依頼



大谷石
1段

凝灰岩
3段

安山岩
間知石
3段まで確認
明治5年

9月8日
石積検出状況

2-3 発見・調査の経過

経過

令和3年9月14日

○谷川章雄氏、文化庁調査官による視察

(1) 谷川章雄氏コメント

・4街区で検出した南横仕切堤はビル等で壊されており、北横仕切堤は遺存状態がよく、とても重要。なお、石積だけでなく内部の盛土も重要である。何らかの形で遺構が残せるとよい。

・明治30年代以降の周辺埋立との関係を把握する必要がある。仕切堤の内側は埋立の指標となっており、明治5年～現在までの土地利用を整理すること。

・国史跡の築堤と連続している重要な遺構である。他方で遺存状態を把握しないと、保護措置の内容や範囲は決められない。

・遺構の保護措置に関しては高輪築堤跡と同じ検討プロセスを経る必要がある。また、北横仕切堤が発見されたことは、高輪築堤調査・保存等検討委員会で情報共有した方がよいのではないか。

(2) 文化庁調査官(史跡部門)コメント

・高輪築堤跡と同様の価値がある遺構である。どうしたら現地で保存できるかを検討してほしい。

(3) 文化庁調査官(埋蔵文化財部門)コメント

・堤内部だけでなく、石積前の波除杭などの遺構も想定されるので、慎重に把握すること。

・保護措置に関しては全体像を把握してから検討する必要がある。今回の件は文化庁内でも情報共有を図る。

令和3年10月4日

○港区・教育庁から交通局に対し、遺構検出の方針を提起

- ・南面の平面的、深度の確認
- ・北面の有無(基礎杭、石など)
- ・他の遺構との関係(旧東海道、高輪橋架道、水路など)

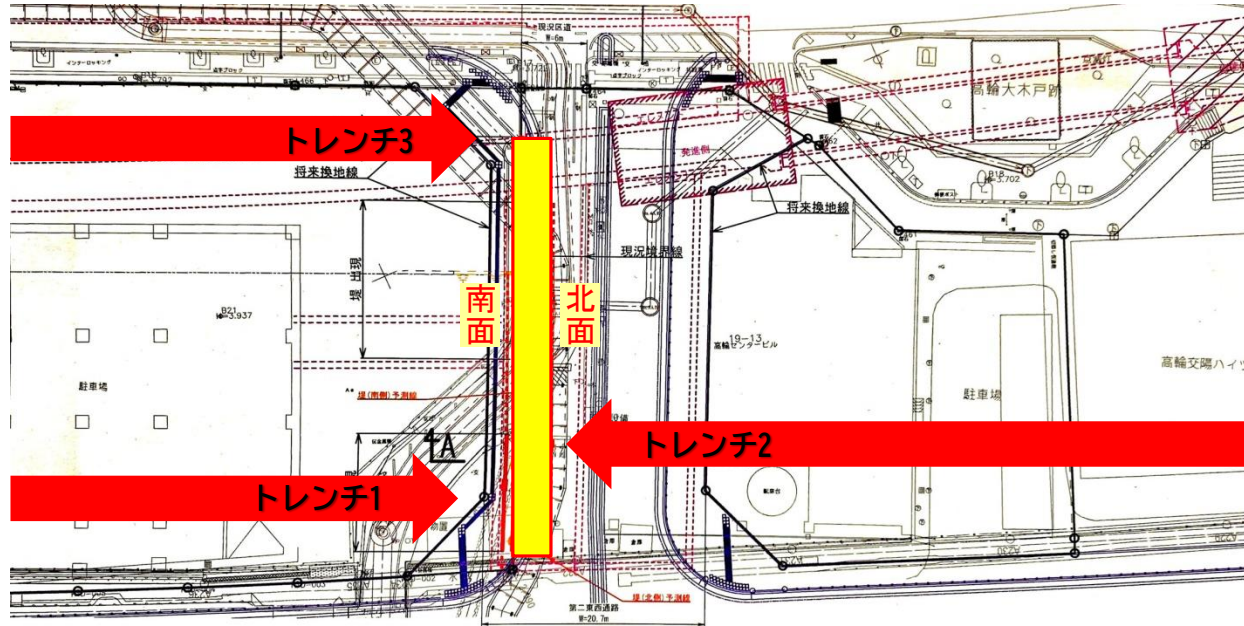
→ 3カ所のトレンチ調査を10月25日～28日に実施

3-1 検出調査の結果（検出調査：令和3年10月25日～10月28日）

トレンチ3
北横仕切堤
南面
(土丹と砂利)



トレンチ1
北横仕切堤
南面
(石積有り)



トレンチ2
北横仕切堤
北面
(石積無し)

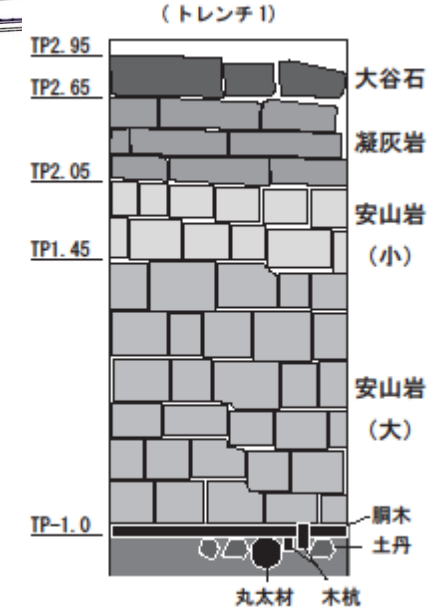
北横仕切堤の南面ライン（トレンチ1）

北横仕切堤の一部と推察される石積が良好な状態で検出された。石積は石材や石のサイズから概ね3～4段階に分かれると推察される。安山岩は下段ほど大きく、上段にゆくにつれて小さくなっていく特徴がある。また、東側は部分的に石積が欠落する箇所が認められた。

- 石積：有り(安山岩6+2段、凝灰岩3段、大谷石1段、合計12段)
- 残存部：最下段TP-1.0付近からTP2.95まで残存。
- その他：石積基礎の胴木や丸太材、土丹等を確認。



北横仕切堤（南面）



3-2 検出調査の結果（検出調査：令和3年10月25日～10月28日）

北横仕切堤の北面ライン（トレンチ2）

石積は確認できなかった。ただし、自然体積層に打ち込まれた木杭が1点が検出された。この木杭から南面の胴木までは4.2mあり、南横仕切堤の下場の幅と異なっている。また、レンガを含む均質な灰色粘土で一度に埋められている様子から、北面は何らかの土地改変の影響を受け、当初の盛土は大幅に削られたものと推察される。

□石積：無し。

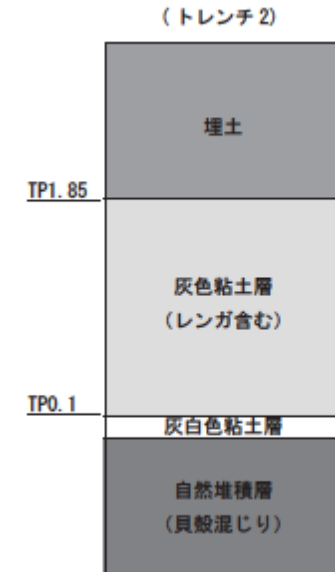
□残存部：木杭1点は北横仕切堤に伴う可能性あり。

□その他：自然堆積層の上面がTP-0.1mであった。

※近接する2街区の調査で築堤等との関係を確認する必要あり。



北横仕切堤（北面）想定位置



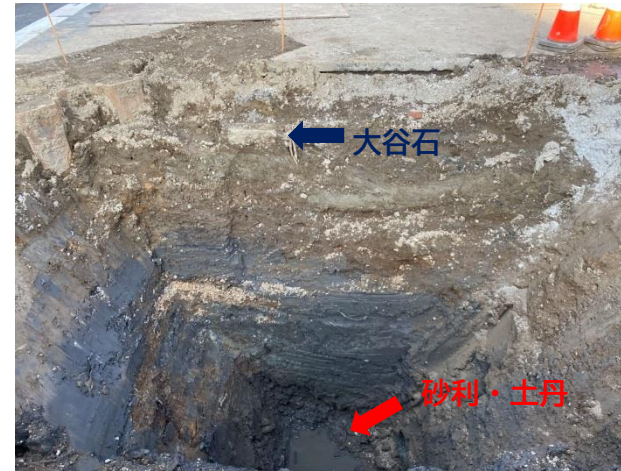
北横仕切堤の南面ライン（トレンチ3）

石積は確認できなかった。灰色粘土の存在から、トレンチ2と同様に土地改変の影響を受けていると考えられ、その上部に乗る大谷石1点も原位置を留めているかどうか不明である。石積基礎の胴木等もすでに失われていると考えられる。ただし、最下層の土丹と砂利は人為的に置かれたものであり、北横仕切堤に伴うものの可能性が指摘できる。

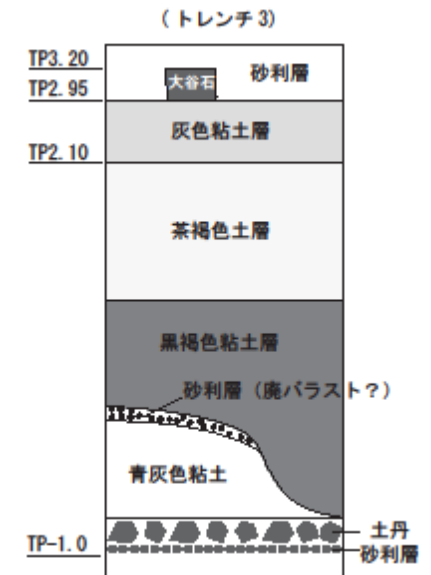
□石積：無し(大谷石1点のみ出土)。

□残存部：土丹と砂利は仕切堤に伴うものの可能性あり。

□その他：国道側からの流れ込み有り(上層の砂利と青灰色粘土)。



北横仕切堤（南面）想定位置



4-1 地歴調査の結果にみる北横仕切堤周辺の歴史的変遷

○鉄道開業～明治20年代

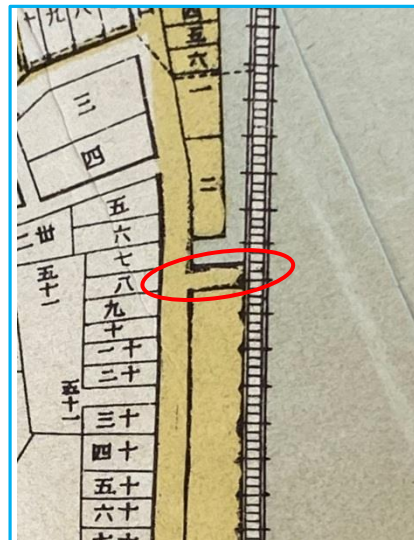
開業当初から大きな変化はない。
仕切堤として機能している。

○明治30年頃

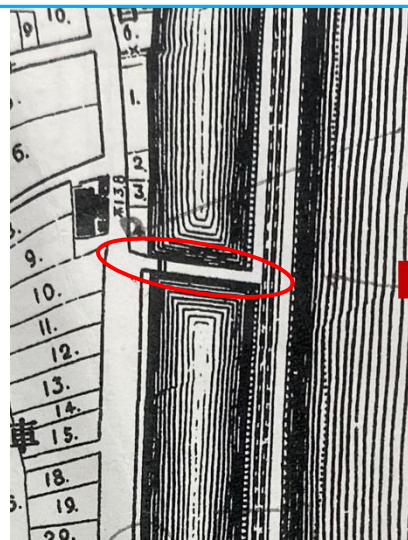
仕切堤の南北で埋め立てによる陸地化が始まる。
築堤との接続部分のみ堤の姿を留めている。

○明治34年～42年頃

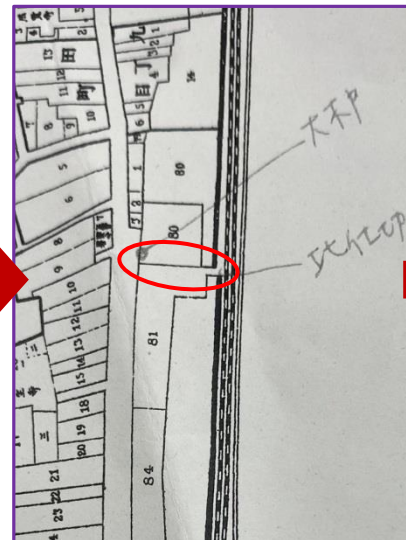
仕切堤西側の築堤との接続部分が切れ、水路となる
仕切堤の南北でさらに陸地化が進行している。



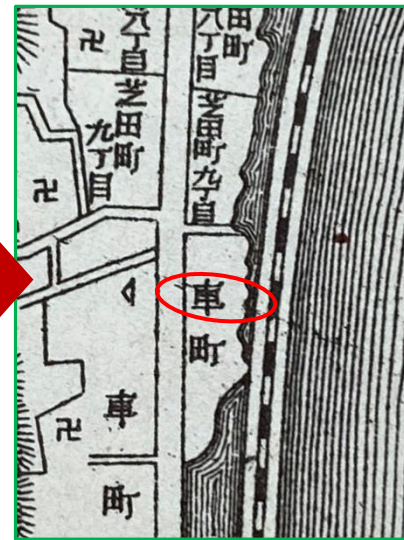
明治9年
開業時から変化なし。



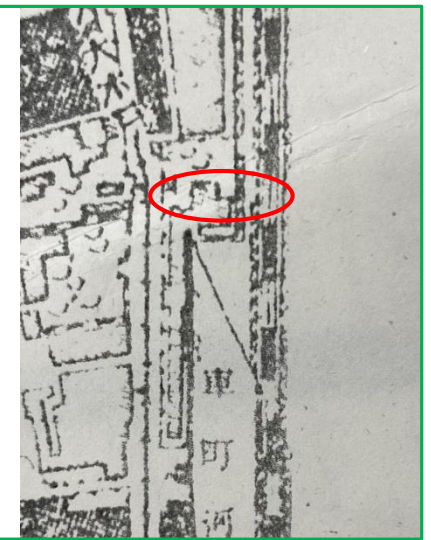
明治20年
西側に水抜き溝が
確認できる。



明治30年
陸地化が進み、東側のみ
堤の名残が認められる。



明治34年
南北面とも陸地化している。
築堤との接続が切れている。



明治42年
築堤との接続が切れている。

4-2 地歴調査の結果にみる北横仕切堤周辺の歴史的変遷

○昭和11年6月頃

北横仕切堤の位置にL字型の水路が認められる。検出調査による石積の残存箇所とも整合的であるため、仕切堤南面の石積をそのまま転用して整備されたものと推察される。



検出調査で確認された北横仕切堤南面。L字の水路石積として、そのまま利用された可能性がある。

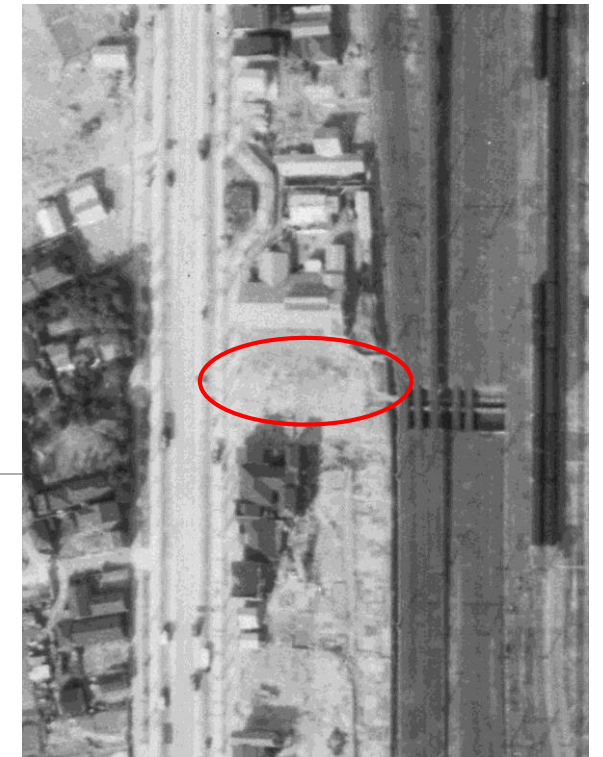
昭和11年6月
(火災保険特殊地図)

○昭和11年以降

火災保険特殊地図にみられたL字型の水路部分は確認できない。よって、昭和11年頃には北横仕切堤とその石積は完全に埋め立てられている。



昭和11年
(国土地理院)



昭和23年
(国土地理院)

5 遺構の評価について

評価

○北横仕切堤の南面約32m(渋谷川幹線等を取り外された7mを除く)は、明治5年の安山岩間知石の施工時から凝灰岩、大谷石による積み直しの変遷が極めて良好に保存されている。

○南面石積前面には、土丹と砂利が人為的に敷かれており、これらも横仕切堤に付随する構造物の可能性が高い。

○北面の盛土想定位置で検出された灰色粘土は、南面石積を土留として利用しながら再造成が行われた痕跡と考えられ、石積や胴木などの遺構、当初の盛土が残存している可能性は低い。
※南横仕切堤の南面は、建設当初から石積がないと想定

○灰色粘土による盛土の中から木杭が確認されており、仕切堤の構築部材が遺存している可能性がある。

○灰色粘土による再造成も、当該地の埋立という地域の歴史的変遷を復元する上で重要である。



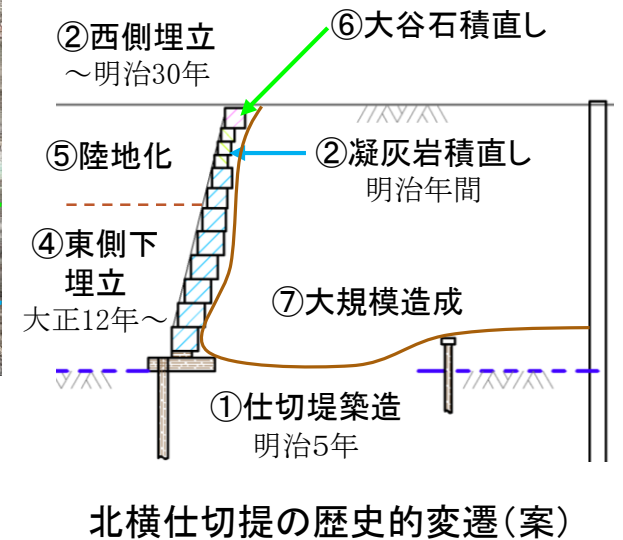
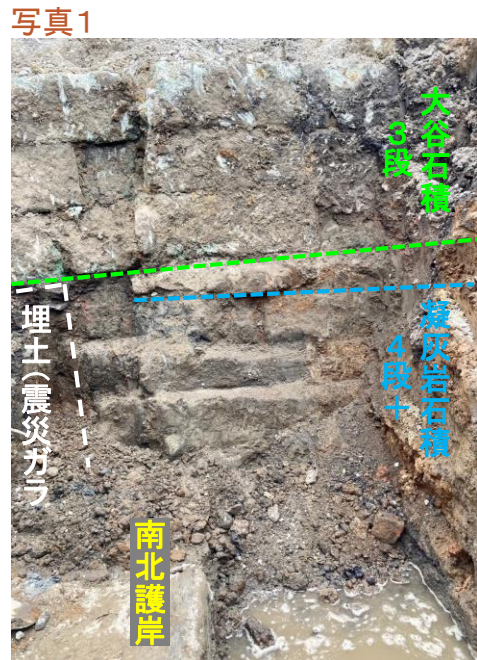
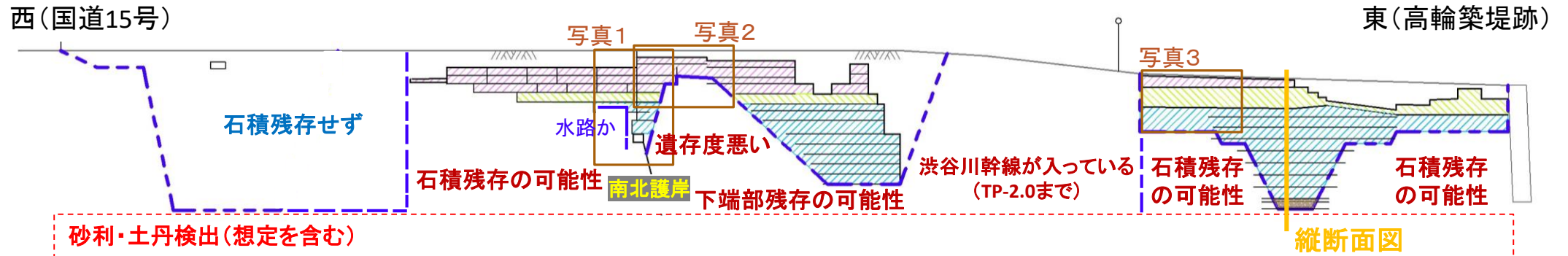
大谷石積

凝灰岩石積
明治年間

安山岩間知石積
明治5年

10月28日
東端石積検出状況

6 検出調査等に基づく総合所見

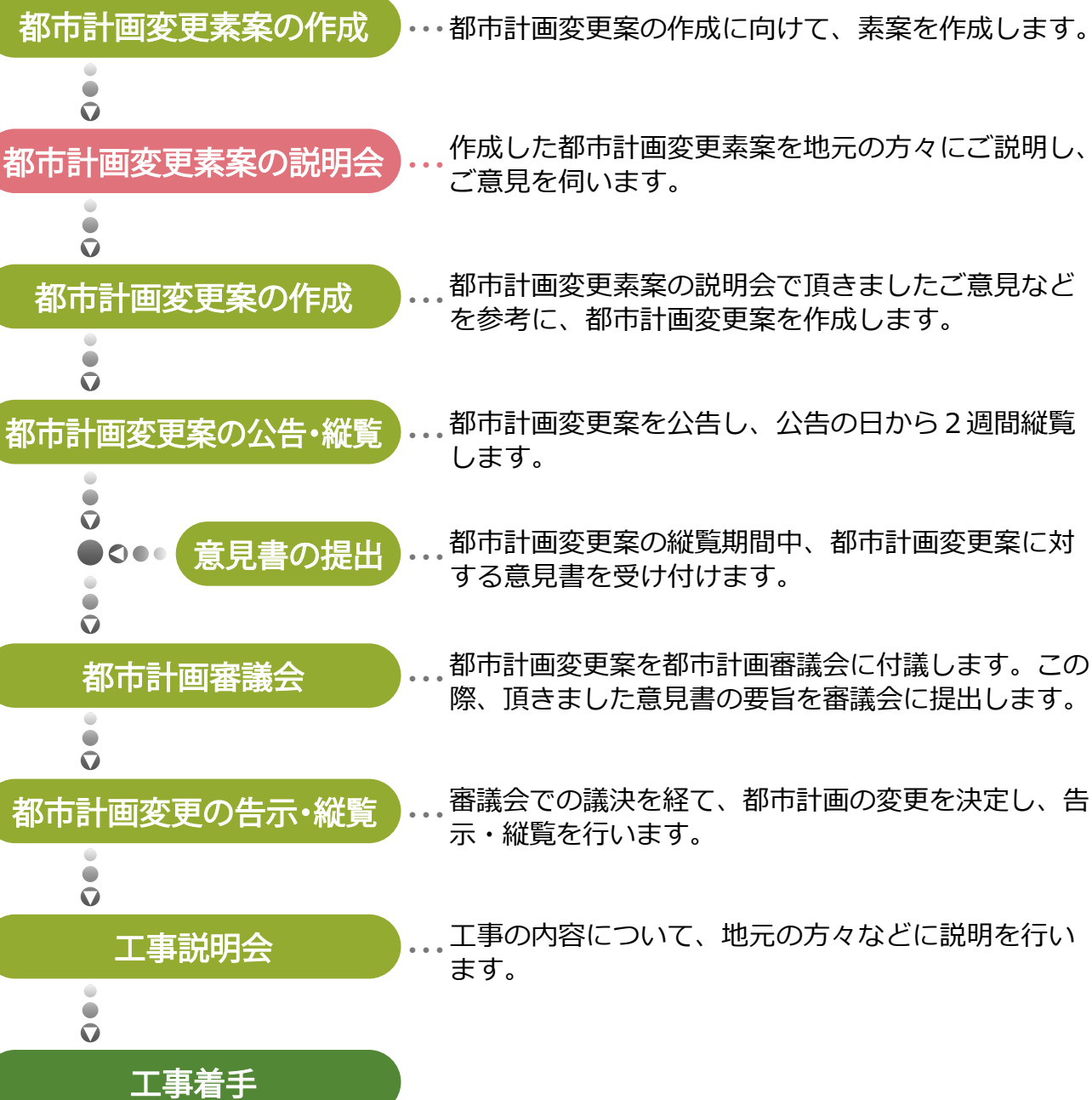


都市高速鉄道第1号線(都営浅草線・京浜急行本線) 泉岳寺駅の改良計画について



東 京 都
京浜急行電鉄株式会社

工事着手までの手続き



連絡先

- 東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課 …… TEL 03 - 5388 - 3284
- 東京都 交通局 建設工務部 計画改良課 …… TEL 03 - 5320 - 6233
- 京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 立体交差部 都心連立課 …… TEL 03 - 3280 - 9238

計画のあらまし

品川駅周辺地域は、羽田空港に近く、また、リニア中央新幹線の開業が予定されるなど、世界と日本各地を繋ぐ結節点としてさらに発展することが期待されており、泉岳寺駅の乗降客はますます増加することが見込まれています。

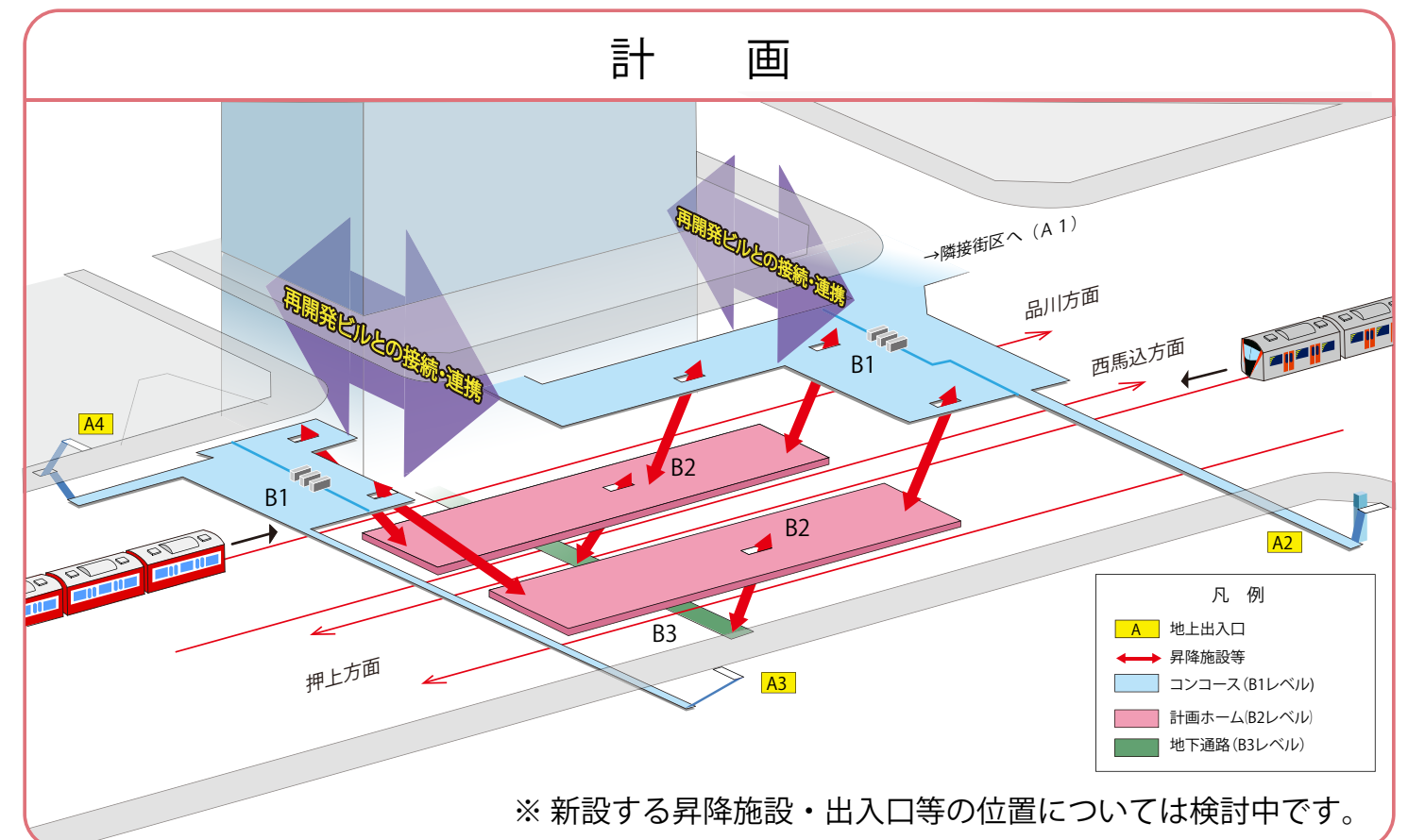
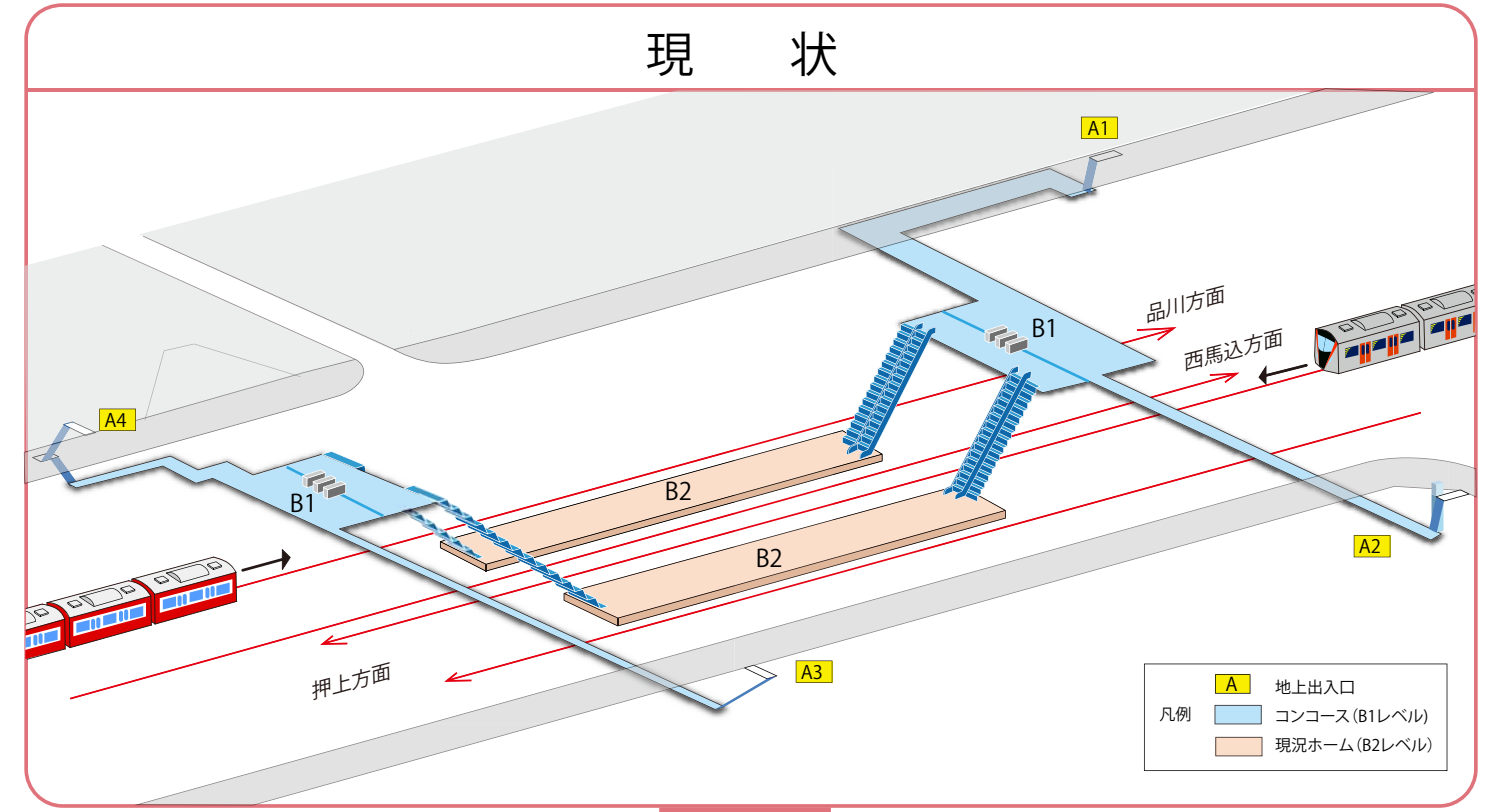
本計画は、こうした将来の利用者増に対応するとともに、国際交流拠点にふさわしい都市空間の創出に向けて、泉岳寺駅のホームの拡幅及びコンコースの拡張や、昇降施設、出入口などの機能強化を行い、駅の利便性、安全性の向上やバリアフリー化の充実を図るものです。

今後、泉岳寺駅に隣接する街区において東京都が施行する市街地再開発事業と連携して本計画を推進してまいりますので、皆様のご理解とご協力をお願いいたします。

計画概要

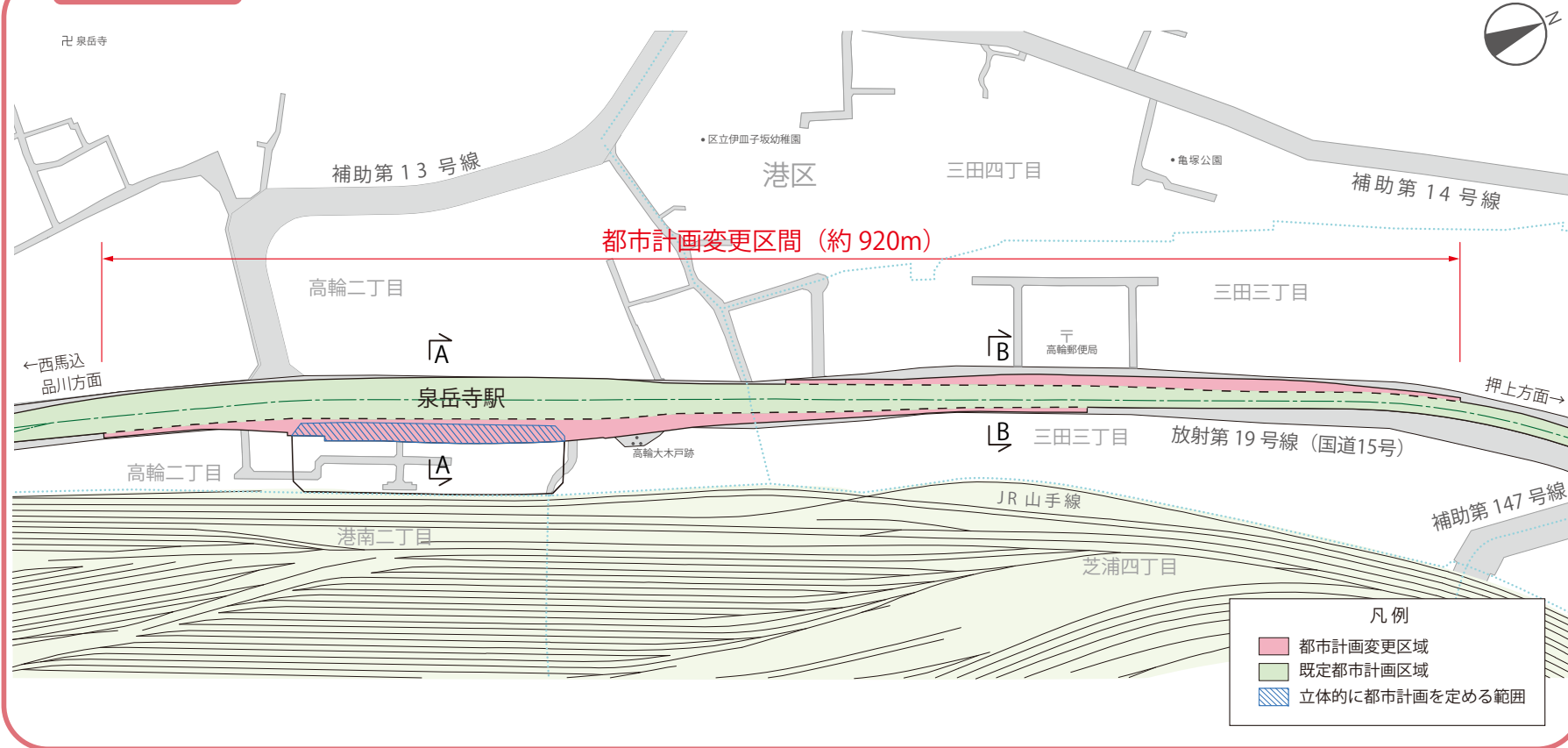
項目	概要
名称	都市高速鉄道第1号線
変更範囲	港区高輪二丁目～港区三田三丁目
変更延長	約920m
変更概要	ホームの拡幅等に伴う一部区域の変更
構造形式	地下式

改良計画案

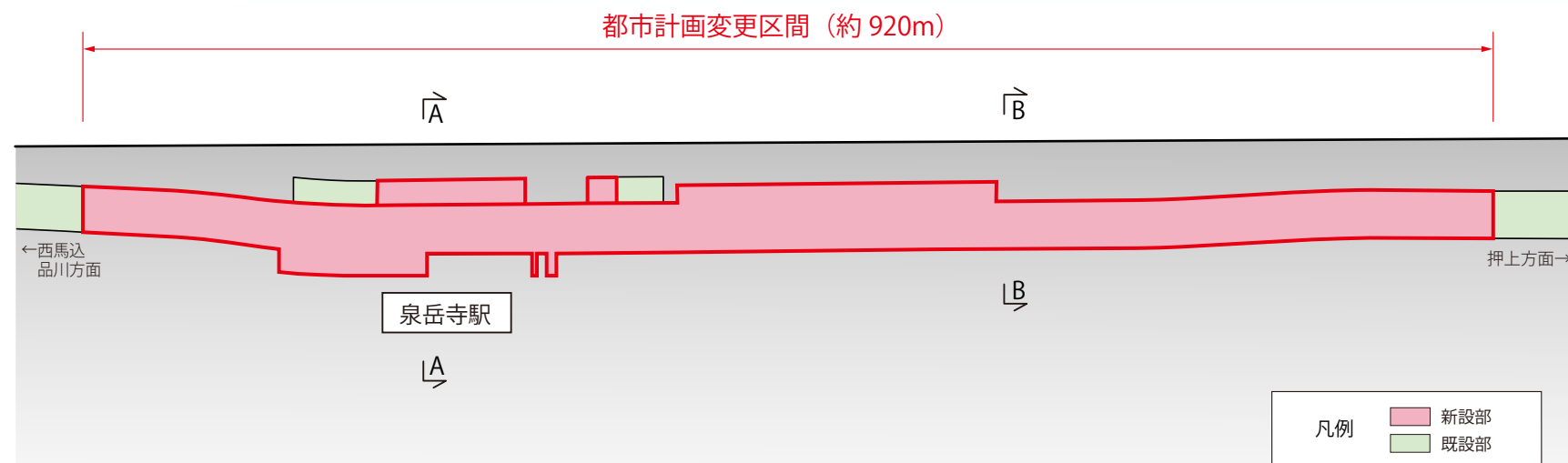


計画概要図

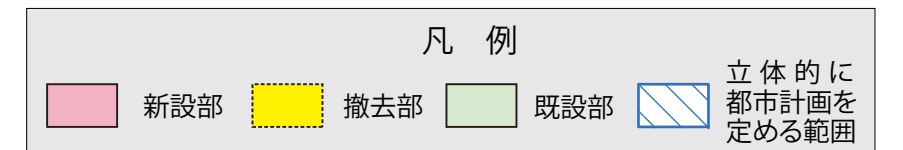
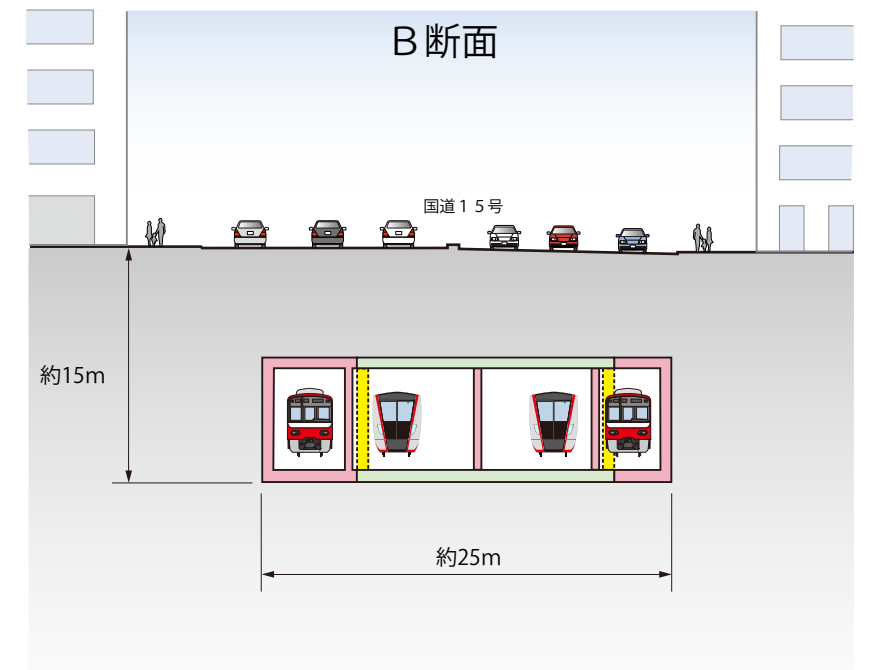
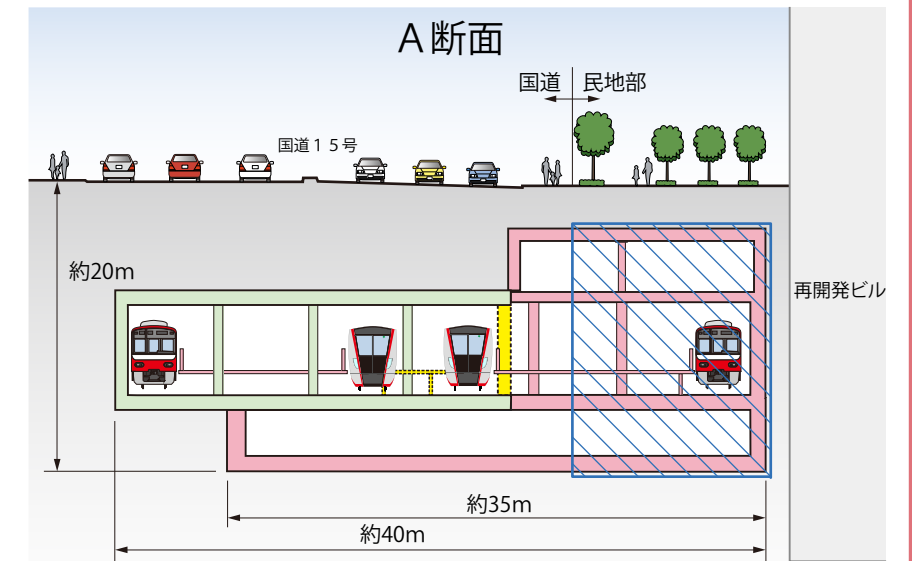
平面図



縦断面図

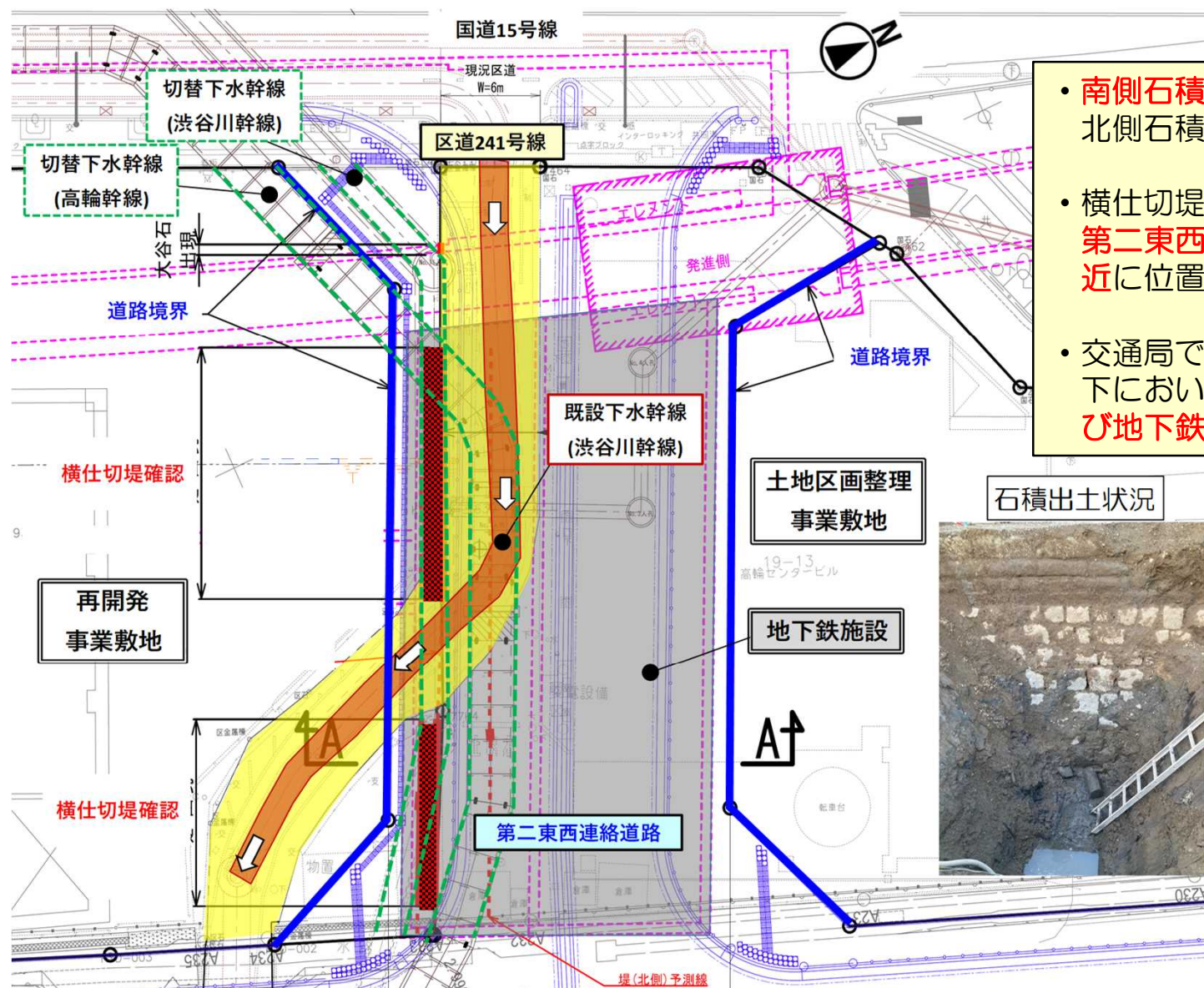


標準横断面図



※泉岳寺駅から押上方面を見た図です。

北横仕切堤出土位置(平面)

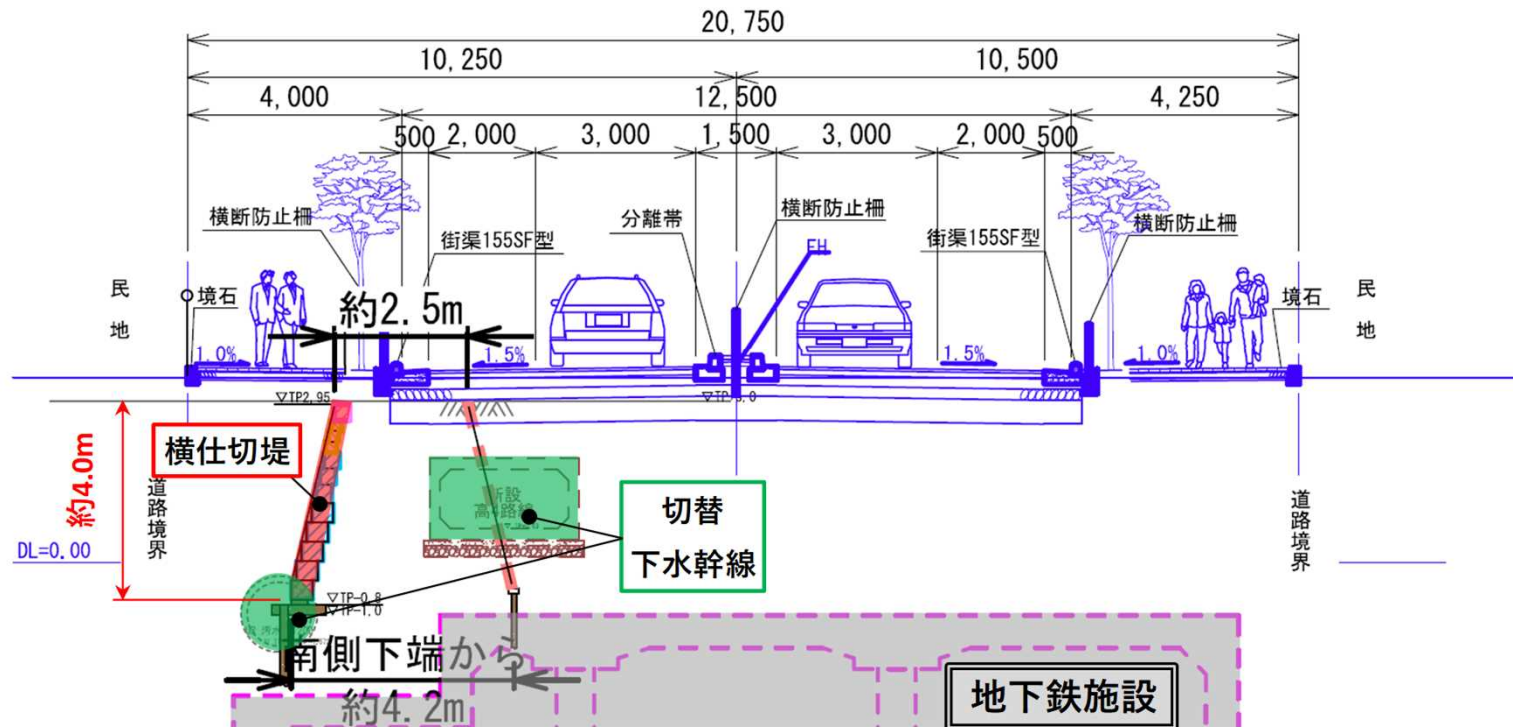


- 南側石積は比較的健全に出土、北側石積・背面盛土は未確認
- 横仕切堤の出土ラインは概ね第二東西道路の歩車道境界付近に位置
- 交通局では第二東西連絡道路下において、下水幹線切替及び地下鉄施設を構築

石積出土状況



●北横仕切堤出土位置(断面)



- 横仕切堤の南側石積出土箇所に下水幹線切替位置が干渉(渋谷川幹線)
- 地下鉄施設の深度はGL-4.0m~-18.0mであり、開削工法で施工
 ※開削工法：施工範囲の土を全て取り除いて、構造物を構築

【資料 7】

京急連立事業区域における調査について

2021.12.7 港区教育委員会作成

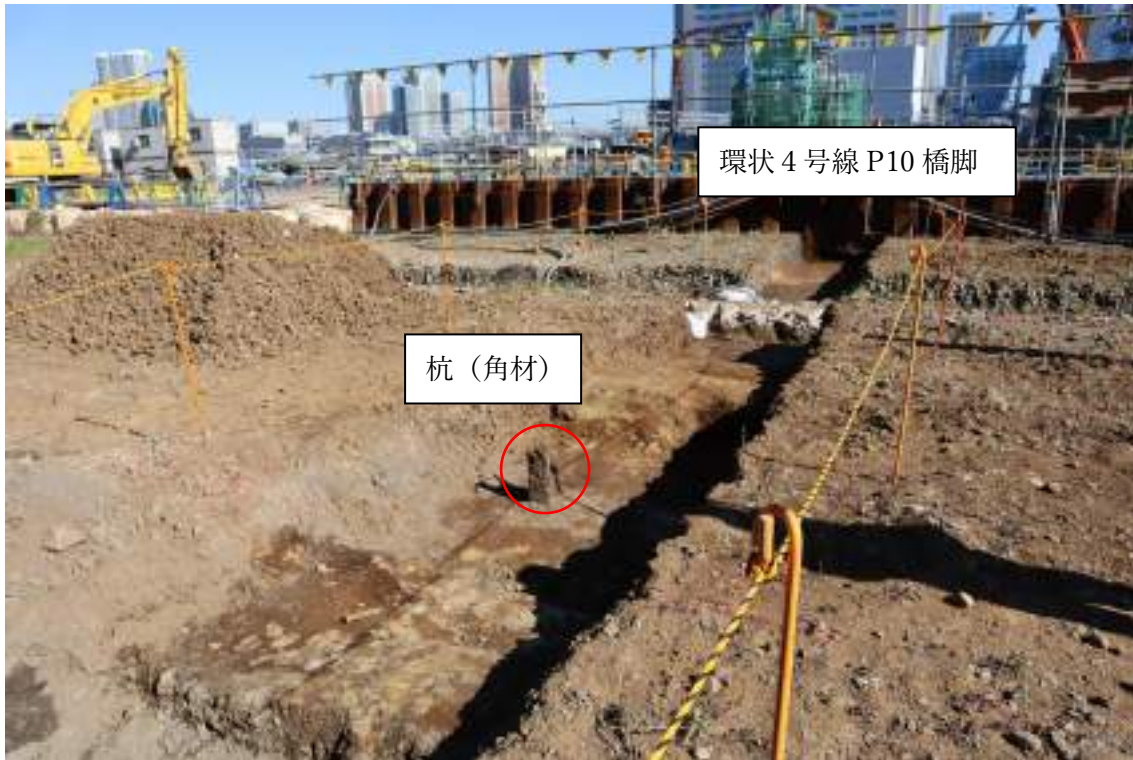
【調査成果の要旨】

- ・京急線の既存躯体（ボックスカルバート、L型擁壁等）を構築した際に一度掘削された土を確認した（位置や構造により異なるが、おおむね躯体から東へ3～5mの範囲）。
- ・4街区の表土掘削時にも確認されている杭（角材）を確認した。4街区では開業期のバラストよりも上から打ち込まれたもので、築堤よりも新しいものと考えているが、正確な時期は不明（築堤に関連する杭は、丸杭が基本。ただし、南横仕切堤南面の土留め材を除く）。
- ・4 I 区（最南端調査区）では開業時・複線時・三線時の土層を捉えているが、それらに類似する土層は確認されなかった。
- ・1～4街区の調査成果及び直近の4 I 区の成果を踏まえ、山側の石垣は当初から構築されなかった可能性がある。
- ・P10 橋脚部の東側で、盛土の堆積方向の変換点を確認している。変換点を境にP10 橋脚側は東（築堤）側から土盛りしているが、国道側は西（民有地）側から土盛りしている。
- ・3線化以前（明治30年頃）の古地図では、当該エリア周辺に番地が付されており、3線化を待たずに埋め立てられ、陸地化した可能性がある。

【調査写真（2021.11.15 撮影）】



トレンチ 1 全景（西から）

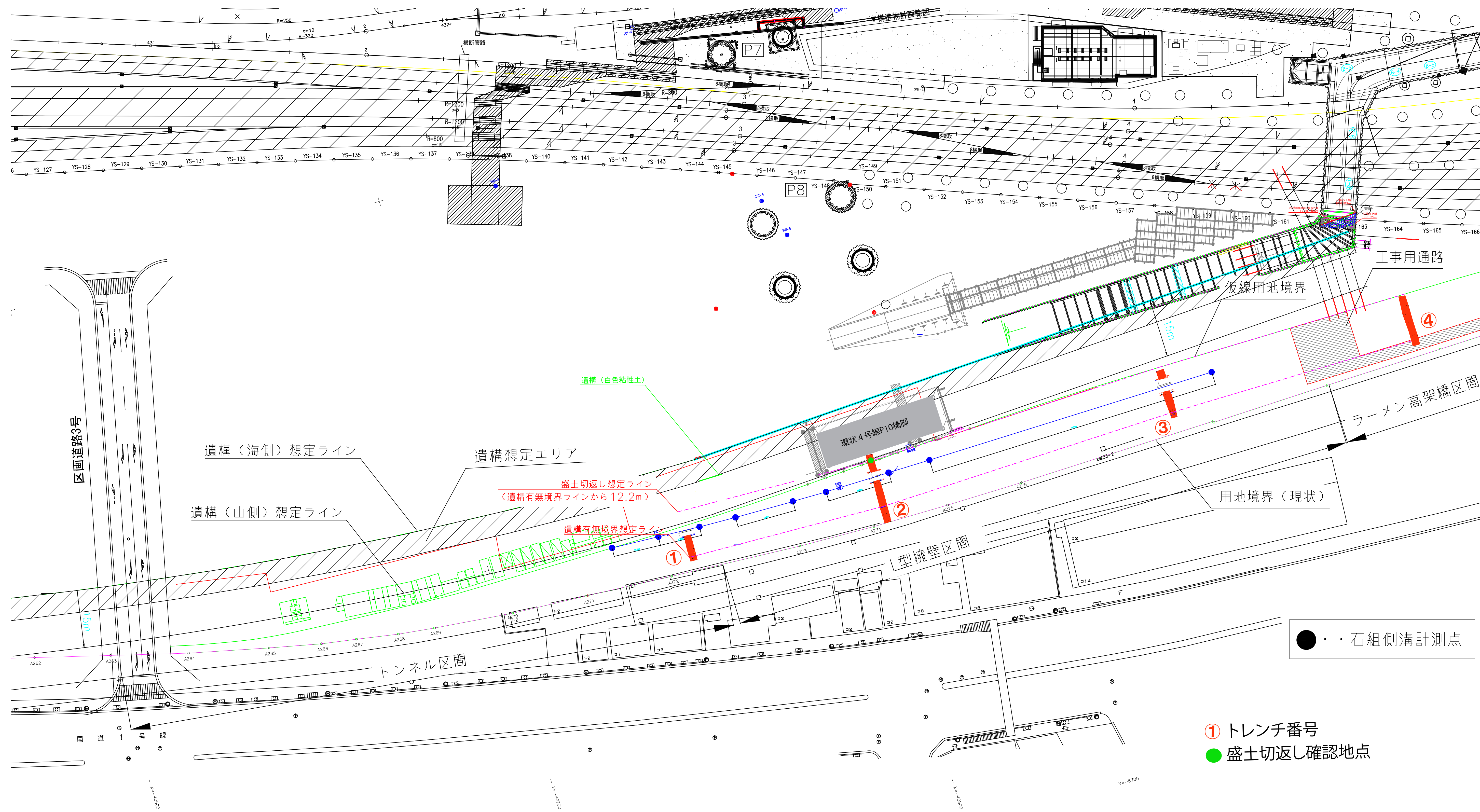


トレンチ 2 全景 (南西から)



トレンチ 2 全景 (南西から)

試掘成果平面図 (S=1/1000)



① トレンチ番号
 ● 盛土切返し確認地点

● 石組側溝計測点