

第13回 高輪築堤調査・保存等検討委員会

日時：2022年1月17日（月）10:30～

場所：JR 東日本現地会議室

次 第

- (1) 開会
- (2) 第12回委員会（12/8）の議事録確認 【資料1】
- (3) オブザーバーの追加 【資料2】
- (4) 記録保存調査の進捗について 【資料3】
- (5) 北横仕切堤の取扱いについて
 - ① 泉岳寺駅改良工事で発見された北横仕切堤の保護措置について 【資料4】
 - ② 泉岳寺駅改良事業における北横仕切堤の出土について 【資料5】
- (6) 京急連立事業の進め方について 【資料6】
- (7) 5、6街区について
- (8) その他
 - ・ 高輪築堤跡の発掘現場見学会開催について 【資料7】
- (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。

※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12回 高輪築堤調査・保存等検討委員会

資料1

開催記録（案）

1 開催概要

- 日時：令和3年12月8日（水）10：30～12：30
- 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 ・東京都 交通局 建設工務部 計画改良課 ・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11回委員会（11/10）の議事録確認
 - ・ 資料2：オブザーバーの追加
 - ・ 資料3：記録保存調査の状況報告
 - ・ 資料4：南横仕切堤の取扱いについて
 - ・ 資料5：検出結果について

- ・ 資料6：泉岳寺駅改良事業について
- ・ 資料7：京急連立部の調査状況報告

2 議事要旨

(1) 開会

(2) 第11回委員会(11/10)の議事録確認

- 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

(3) オブザーバーの追加

- 設置要綱は改訂せず、事業及び遺構の連続性の観点から泉岳寺駅改良事業が関係するため、東京都交通局建設工務部計画改良課をオブザーバーに追加することでよいか。意見がなければ承認とする。(委員長)
⇒ オブザーバーへの追加が承認された。

(4) 記録保存調査の状況報告

- 盛土の工区境が多く判明してきていることが大きな発見であり、海側の石積みの表面観察から、石積みの積み方の境界とも合致するのではないかと。(委員長)
- 盛土の質は大きく3種に分類でき、同じ土質が築堤の全区間に使われている訳ではないことも興味深い。(委員長)
- 4街区工区について開業時の石垣がないことと、複線化及び三線化の増築部からも裏込めが発見されていないため、盛土のみで構成していた可能性がある。(委員長)
- 南横仕切堤の南面は石垣が積まれておらず、山側の石垣は南北仕切堤の内側のみと考えてよいと思われる。(委員長)

(5) 南横仕切堤の取扱いについて

- 前回、横仕切堤の文化財的価値と調査方針は承認頂いたが、今回、南面の保存状態や石垣の有無、複線化時の形状なども判明したので、「高輪築堤跡の調査の方針について」より「移築保存もしくは現地保存を検討する」という整理に基づき南横仕切堤の取扱いを議論したい。(委員長)
- 駐車場の車両ルートの支障が大きな問題となる。駐車台数については4街区で800台程度必要になるが台数が減れば必要台数が不足するという形になる。(事務局)
 - 駐車場台数が確保できないから現地保存ができないという論理は、いかがなものか。他の街区で確保できないのか。(老川委員)
 - ← 駐車場の車両ルートの支障が大きな問題であり、駐車台数が致命的な課題ということではないが、4街区の建物は着工済みであり計画変更は不可能。3街区も計画変更の設計を進めている。2街区は地下にホールがあるため、事実上他の街区で駐車場台数を

確保することは困難。(JR)

- 車路がクランクすることが交通安全上の問題とあるが、柱間隔を広くできないのか。(委員長)
 - ← 構造上、柱位置の変更は難しい。駐車場計画は警視庁協議を経て、見通しの確保・視認性の観点からルートや必要幅を決定している。車両ルートの変更については、車両ルート幅が3.2mとなるため車路として使用できなくなる。(事務局)
- 地下1階の図において動線が2股に分かれている部分があるが、その必要があるのか。(委員長)
 - ← 駐車場の運用で車種を分ける必要があり2レーンとしている。ここもクランクさせると右折角度が急になり見通しが悪く、安全上支障があると考ええる。(事務局)
- 今回重要なことは、外周の周回動線が機能しなくなり、駐車場として致命的な欠陥になるということだと思われる。検討結果の見解にはそのようなことをきちんと明示しておくべきである。(古関委員)
- 移築保存についてはどのような考えを持っているか。(委員長)
 - ← 調査で点群測量など詳細のデータを把握し、石材も保管しているため移築できる状態ではある。ただし移築が可能な場所は現段階では思いついていない。(事務局)
 - 今後、移築の可能性を検討することでよいか。(委員長)
 - ← 4-1 街区側は調査の上で記録保存することを考えている。移築保存は場所の課題があるため、広い視点から継続検討課題としたい。(JR)
- 横仕切堤と築堤本体の接続部が残存しているのはここだけの可能性が高く、この遺構の評価として非常に重要な部分。現地保存が望ましいが、移築の場合でも接続箇所がわかる方法を検討する必要がある。三次元データで、将来一般の人が追体験できるような展示を考えていくことが重要。(委員長)
- 地下1階の当該壁面に堤があったことがわかるデザインを表示することを検討してもらいたい。T型に繋がっていた形状を伝えることが重要と考える。(小野田委員)
- 点群測量について丁寧にデータを蓄積し、後世の人が変遷をわかるようにしてもらいたい。(委員長)
 - ← 示唆の方向で検討を進める。現場との調整に関して協力頂きたい。(JR)
- 4-2 街区側はもう少し現地保存できる可能性のある範囲を残せるよう検討してもらいたい。(委員長)
- 本件について計画変更が難しいことは理解するが、車路を変更できないということ、駐車場台数が確保できないことの理由に対しては、委員会として非常に残念である。一方、遺構の重要性は本日共通認識となった。この認識を移築又は三次元データ復元などで後世に伝えていく検討をお願いする。(委員長)

(6) 北横仕切堤について

- 南横仕切堤に比べ長いスパンで確認され、現在の地表面まで石積みが続く連続し、山側の埋め立てプロセスにも関係がありそうなので、史料として非常に重要。(委員長)
- 今後、保護措置に関して協議頂き、本委員会で報告・協議をお願いします。(委員長)
- 既存の渋谷幹線の説明は、自然流下であるため深さ方向は大きく動かすことはできないという理解でよいか。(古関委員)
← その通りである。(東京都)

(7) 京急連立部の調査状況報告

- 確認できている情報より三線化以前に埋め立てられた可能性があるということだが、埋め立てプロセスと築堤の関係は大きな問題であるため、調査計画書を作ってもらい本委員会で議論すること。(委員長)

(8) その他

- 前回、調査報告書の基本方針において、調査の指導委員会という名称を挙げたが、調査の指導会議という主旨の名称が良い。これを含め、具体的な報告書作成に向けて、港区と事業者で協議を行う場を持たせてもらいたい。(委員長)
- 認識として、南横仕切堤は現地保存または移築を検討することでよいか。(文化庁)
← 本日の協議を踏まえ 4-1 街区側は移築保存が可能なように丁寧な記録保存調査を進める。点群測量データをどういう形でとるべきかご指導頂きたい。4-2 街区側は本日時点では現地保存が前提であるが、どの範囲を記録保存調査の境界とするかは現場の状況で判断したい。(JR)
- 南横仕切堤について、今回の史跡は世間の注目度が非常に高いため、必要な検討を行い、その経緯や内容を記録しておくこと。北横仕切堤や5～6街区は、1～4街区までとは状況が異なるため、まだ動かせる部分やこれから作っていく部分は遺構を残すことを出発点として計画調整を行わなければ、世間の注目度の高さに対して応えられない。そのようなことを確認しながら今後の検討をお願いしたい。(文化庁)

3 議事録

3.1 開会

- (事務局) 第12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
 - ・ 次第の説明

3.2 第11回委員会(11/10)の議事録確認

※事務局より説明：資料1(第11回委員会(11/10)の議事録確認)

- (委員長) 事務局より概要を説明してもらおう。
- (事務局) 要旨説明。
- (委員長) 既に皆様には内容について確認依頼済みであるが、加筆・修正等の意見はあるか。これまでと同様、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 オブザーバーの追加

※事務局より説明：資料2(オブザーバーの追加)

- (委員長) 事務局より説明してもらおう。
- (事務局) 北横仕切堤について泉岳寺駅改良事業が関係することとなるため、東京都交通局より説明をいただくことを予定している。本委員会の設置要綱第二条では「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」とあるほか、先日の委員会で高輪築堤と一体となって構築されていることが明らかになったため、本委員会で取り扱うことが妥当であると判断し、東京都交通局建設工務部計画改良課をオブザーバーへ追加することを承認いただきたい。
- (委員長) 設置要綱は改定せず、事業および遺構の連続性という考え方から本委員会のオブザーバーへ追加することによろしいか。意見がなければ、承認とする。

3.4 記録保存調査の状況報告

※港区より説明：資料3(記録保存調査の状況報告)

- (港区) 資料説明。4 街区の調査では山側の石垣や胴木などは検出されなかった。第7橋梁のあたりで山側に石垣があるのが特異であり、他の部分においては山側には石垣のない台形の状態だったものと推測している。
- (港区) 資料説明。4 街区の南横仕切堤について、複線化の土留遺構として杭が打たれていた。仕切堤は第7橋梁橋台部を境に、北側は石垣を構築しているが、南側は盛土のみで構築されていたことが分かった。
- (委員長) 何か意見はあるか？
- (古関委員) 段切りした部位について、段切りして修復されたのが構築初期の頃と判定していた根拠を教えてください。
- (港区) 根拠は明確ではない。段切りの状態ですぐ横を鉄道が走ることは振動等で崩れる可能性があるため、鉄道敷として使っている途中に崩れたものではないと思われる。このため、施工時に崩れた跡と推測した。
- (古関委員) 鉄道の供用後に沈下し、一時的に運休させて対策された可能性も考えられる。工事の記録が残っていれば判明する。
- (港区) 確認する。
- (委員長) 盛土について、工区の境が多く判明してきていることが大きな発見である。おそらく石積みの積み方の境界とも合致するのではないかとということも情報共有会議で話が出ている。これは、海側の石垣の表面観察から工区境になっていそうな箇所と対応していることが理由である。盛土の質が大きく3つくらいに分類することができ、同じ土質が全体に使われているものではないということも興味深い発見である。信号機の部分については、調査以前は下部に複雑な構造物があるのではないかと想定していたが、現状ではそのようなものは見つかっていない。4 街区の1区については開業時の石垣はないということと、複線化および三線化時の部分でも裏込めが出てきていないので盛土のみで構成していたと思われる。5～6 街区の盛土の状況と同じような可能性がある。南横仕切堤の南側は石垣が積まれていないので、山側の石垣は仕切堤の内側のみと考えるとよいのではないかとと思われる。もう少し証拠を詰めてから判断する必要はある。いずれにしても多様な様相を呈していることが分かってきた。

3.5 南横仕切堤の取扱いについて

※JRより説明：資料4（南横仕切堤の取扱いについて）

- (委員長) 前回の検討委員会の中で横仕切堤の文化財的価値と基本的な調査の方針は承認いただいたが、南横仕切堤の特に南側の様相が不明だったので最終的な評価を行う段階ではなかったため、今後取り扱いを議論し

ていくこととしていた。その後の調査により南横仕切堤の南側の保存状態が良かったことや、石垣がないということが確認されたこと、複線化時の拡幅の状況も明瞭に分かった。以上のように記録保存調査の中で新たな知見が発見され、貴重な遺構が発見されたことから、高輪築堤跡の調査の方針についてより「移築保存もしくは現地保存を検討する」という整理にもとづき、本日は改めて南横仕切堤の取り扱いについて議論したい。

- (委員長) まずは現地保存が可能かどうかを事務局より説明してもらおう。
- (事務局) 資料4の説明。
- (委員長) 車両のルートが変更できるかどうかという点について検討されているが、質問や意見はあるか？
- (老川委員) 地下駐車場に支障しているとのことだが、台数はどのくらい減るのか。
- (事務局) まず、駐車台数が致命的な課題ということではなく、駐車場の車両ルートの支障が大きな問題となる。駐車台数に関しては、具体的な台数については今手元に資料がないが、全体からすると大きな割合ではない。繰り返しになるが、駐車場台数への影響もあるが、今回の課題は駐車場の周回のルートへの影響の方が大きい。
- (委員長) 資料には附置義務台数を満たせないという記述がある。現状の計画台数との関係を説明していただきたい。
- (事務局) 現状の計画では附置義務台数の最低台数を確保しているため、数台でも減れば不足する。別の場所で確保するかなど今後検討が必要となる。
- (JR) 4 街区で 800 台程度の台数が必要である。全体から見ると大きな割合ではないが、現在の駐車場計画では支障してくる。
- (老川委員) 減った分を他の街区で確保することはできないのか。
- (JR) ほかの街区の建築物も概ね設計を終えている段階であり、現時点での変更は難しい。
- (老川委員) 駐車台数の確保ができないから遺構の現地保存ができないという論理は、いかがなものか。
- (委員長) 不足する台数をほかの建物に付け替えることは現実的に可能なのか。可能性があるなら見通しを把握する上で検討する必要がある。
- (JR) 4 街区の建物は既に工事を着工していることもあり計画を変えることは不可能である。3 街区も計画変更の設計を進めている。2 街区は地下にホールがあることから、減った分の駐車台数を他街区で確保することは困難である。
- (委員長) 検討②の左側の図について、クランクすることが交通安全上の問題があるとのことだが、車路の部分の柱のピッチはどのくらいなのか。
- (事務局) 概ね 8m である。
- (委員長) それを変更するのは可能か。
- (事務局) 構造上、柱位置の変更は非常に難しい。
- (委員長) 交通安全上の支障という説明がよくわからない。8m や 10m であれ

- ば乗用車の通行上支障することは考えにくいと思われる。
- (事務局) 有効幅員 7~8m 程度であり、その両側に側方余裕幅を確保している。駐車場計画は既に警視庁協議も完了しており、見通しの確保、視認性という観点から必要な幅を決定している。特に駐車場のメインルートとなっているため、特に安全上の課題としている。また、地下 1F 部分のクランク状に変更した際の幅員については、構造上車両ルートが 3.2m となる部分があり、ここは車路として使用できない。
- (委員長) 地下 1 階の図において、動線を示す赤矢印が二股に分かれている部分があるが、この部分は分ける必要があるのか。そうなるとクランクは解消されるため、単純に右折だけになると思われるが、柱間の幅員が狭いため難しいということか。
- (事務局) 駐車場の運用で車種を分ける必要があり、2 レーンとしているが、そもそも右折の角度が急になるため見通しが悪く、安全上の支障があると考え。
- (委員長) 地下 2 階の動線で同じような場所があるが、資料では危険箇所として課題に挙がっていない。矛盾している。
- (事務局) 考えられる代替ルートとして示していたが、柱間隔と車長および車幅の関係を考えると地下 1 階と同様に現実的には難しい。資料を訂正する。
- (委員長) 資料の訂正が必要であるとのことで理解した。
- (委員長) 現地保存は物理的になかなか難しいということであるが、移築に関してはどのような考えを持っているか。
- (事務局) 移築については今回調査の中で点群データなどの詳細なデータを取り、石材もすべて保管しているため、移築できる状態ではある。ただし、計画上、移築が可能な場所は現段階では想定出来ていない。
- (委員長) では、今後移築の可能性を検討するというだけでよいか。
- (JR) 4-1 街区側について、事業者としてはまず細部の点群データ等を取ってしっかり調査した上で、記録保存をすることまで考えている。移築保存については、スケジュール等との関係もあるので、場所を動かすことがよいかどうかという課題もあるため、広い視点から継続検討課題としたい。
- (委員長) 横仕切堤と築堤の接続部が残存している部分は全体を見てもここだけである可能性が高い。北横仕切堤については調査の結果より築堤接合部が残っている可能性が低いので、接続部分が綺麗に残っているところがこの遺構の評価として非常に重要な部分である。現地保存が望ましいが、移築した場合でも接続箇所が分かるような方法を検討していく必要がある。三次元データで記録してもらうことはとてもありがたい。将来、一般の人がこの発見を追体験できるような展示を考えていくことが重要である。

- (小野田委員) 図面の着色部は、緑色の部分に山留壁が入り、グレーの部分が建築の壁体という理解でよいか。もし横仕切堤を壊すことになるなら、当該部の壁面に、横仕切堤があったことがわかるデザイン（実際の土層や写真、絵など）を表示させることも検討してもらいたい。T字型に築堤へ接続していたことが重要なので、堤部分だけ残しても意味がない。T型の形状を残すことが重要と考える。
- (古関委員) 地下1階の平面図について、1階からのスロープ部に料金所の表記があるように見える。先ほどの委員長から質問のあった箇所も同様で、料金所のルートが確保できないことと思われるが、今回それ以上に重要なことは、外周の周回動線が機能しなくなり、駐車場として致命的な欠陥になるということだと思われる。検討結果の見解にはそのようなことをきちんと明示しておくべきである。
- (東京都) 築堤と横仕切堤の関係がわかる唯一の遺構と理解している。信号台同様に移築あるいは移築に類するレベルでの保存を考えていくべきと認識している。信号台が移築保存されたにも関わらず、横仕切堤が移築されないのは、保護措置の整合性が取れない。記録保存でやむなしとなる場合も、T字型の価値を様々な方法で残すことが肝要であり、開業時から三線化に至る時間軸で横仕切堤がどう変遷したのかということも重要である。そのようなことが確認できるように三次元データ等を取ってきちんと整理することが必要である。
- (委員長) 移築を検討してもらうことが必要になると思われるが、T字型の形状が分かるようにデータを取ってもらうことが非常に重要である。
- (JR) 点群データは現在の姿を記録するというだけでよいか。
- (委員長) そのとおりである。また、築堤の拡幅部を取り除くと初期の頃の形態が記録できるため、開業期の築堤が確認できると思われる。その段階でも点群データを取ってもらい、丁寧にデータを蓄積しておくことが重要である。後世の人がその変遷を分かるようにしていただきたい。
- (JR) 趣旨は理解した。現在、南横仕切堤の部分の調査は止めている段階である。現場と調整に関してご協力いただきたい。ご示唆の方向で検討を進める。
- (委員長) 4-2街区側はノリを考慮して現地保存できる可能性がある範囲を明示しているが、実際はもう少し広い範囲を残せるのではないかと思う。検討してもらいたい。
- (港区) 1～4街区については、設計・工事が進んでおり、本日の説明にもあったように現段階での変更が難しいことは理解している。ただし、5～6街区については、設計段階からということで1～4街区とは状況が異なるものと理解している。
- (東京都) 4-2街区は地元の意向からデッキを設置する計画があり、その位置付けとしてまちの歴史を身近に感じる歩行者空間という文言がある。具体的には固まっていないと思われるが、この場所での展示なども検討

- してもらいたい。
- (JR) やりたいという思いがある一方、法規制の部分との関係もあり、意見を受け止めて検討をしていきたい。
- (東京都) 4-2 街区について地権者が異なるため、今後協議するという話であるが、「今後」とはどのくらい先を考えているのか。事業スケジュールのズレから本課題が忘れ去られることはないか。
- (JR) 4-2 街区については時期的に少し先になるが、再開発の地権者とはしっかりと協議したい。検討できるタイミングで皆様と改めて議論をさせてもらいたい。
- (委員長) 本件については、現状の開発計画の変更は難しいということは理解する。車路を変更できないということと駐車場の台数が確保できないという理由に対しては、委員会としては非常に残念である。一方で、この部分の遺構の重要性は本日の委員会で共通に認識されたと理解する。この認識を移築あるいは三次元データでの復元などで後世へ伝えていくことをお願いしたい。また、展示場所についてもデッキ上など、まちなかで史跡を体感できるような仕掛けについて検討をお願いしたい。5、6 街区については遺構の保存を念頭に置いた開発計画をお願いしたい。以上がまとめとなるが、改めて現地保存ができないということは残念だと申し伝える。

3.6 北横仕切堤について

※東京都教育庁より説明：資料5（検出結果について）

- (東京都) 資料5（1～2）の説明。交通局の工事範囲より北横仕切堤とみられる石垣が見つかった。検出調査は法第 99 条に基づき港区教育委員会が実施したので、その結果について港区教育委員会が説明する。
- (港区) 資料5（3～4）の調査部分の説明。今後は総合所見、評価に基づき保護措置を決定し、事業者と調整していく。
- (東京都) 資料5（5）の評価部分の説明。
- (委員長) 質問、意見はあるか。
- (委員長) 南横仕切堤に比べて非常に長いスパンで遺構が確認されており、現在の地表面まで石積みが続いており、山側の埋め立てのプロセスにも関係があることを推察もされており、史料として非常に重要と考える。今後、保護措置に関して協議していただき、本委員会で報告並びに協議をお願いする。

※東京都交通局より説明：資料6（泉岳寺駅改良事業について）

- (東京都) 泉岳寺駅改良計画に関するパンフレット及び資料6の説明。今後は、本委員会で保存方法、調査方法のご指導を仰ぎたい。
- (委員長) 質問、意見はあるか？
- (古関委員) 既存の渋谷幹線の深さはGL-4.0mのあたりに入っているのか。恐らく自然流下であると思われることから、深さ方向は大きく動かすことはできないという理解でよいか。
- (東京都) 仰るとおりである。

3.7 京急連立部の調査状況報告

※港区より説明：資料7（京急連立部の調査状況報告）

- (港区) 資料7の説明。
- (委員長) 質問、意見はあるか？
- (委員長) 京急連立部分はこれから調査を進める段階であり、これから明らかになることが多いと思われる。現段階で確認できている情報から三線化以前に埋め立てられた可能性があるということだが、調査方針には埋め立ても想定した調査も含めているので、これまでの調査方針に準拠した形で進めてよいと思われる。埋め立てのプロセスと築堤との関係は大きな問題であることから明確にしていきたい。今後は調査計画書を作ってもらい、本委員会で議論させてもらいたい。

3.8 その他

- (委員長) その他、何かあるか？
- (委員長) 前回、報告書の作成の基本的な方針について、調査の指導委員会という名前を出したが、現在は情報共有会議という名前で行っている。委員会という名称では委員が指導するようなイメージがあるため、調査の指導会議という名称の方が良いかと思う。それも含めて具体的な報告書作成に向けての様々な進め方について、港区と私と事業者で考えなければならない時期に来ているため、協議の場を持たせてもらいたい。
- (委員長) 最後に文化庁からコメントを頂きたい。
- (文化庁) 南横仕切堤については保存もしくは移築について検討するということでよいか。
- (JR) 本日の協議内容を踏まえて、4-1 街区側は移築保存が可能なように丁寧な記録保存調査を進める。点群データをどういう形で取るべきかご指導いただきたい。4-2 街区側については本日の時点では現地に残すことが前提ではあるが、4-1 街区、4-2 街区でどの範囲を記録保存調査の境界にするかは現場の状況次第で決定したい。

- (文化庁) 南横仕切堤の取扱いについて、今回の史跡は世間の注目度が非常に高い。このため、保存できないのならばなぜできないのか問われる。必要な検討を行い、その経緯や内容をきちんと記録しておく必要がある。北横仕切堤や5～6街区は、1～4街区の状況とは異なるため、まだ動かせる部分や、これから作っていく部分に関しては、まず遺構を残すということを出発点として計画調整を行わなければ、世間からの問いに答えていくことができない。そのようなことも確認しながら今後検討をお願いしたい。
- (東京都) 史跡指定されている第七橋梁部が注目されているが、関連して横仕切堤の存在も解明されてきて、全体の価値づけが再認識されている状況と理解する。そのような価値を一般のいろいろな方にお伝えできるように今後ともよろしくをお願いしたい。
- (港区) 港区へ見学会の要望がきており、2月ごろに実施したいと考えている。見学会はこれで最後になると思う。来年度、一般の方に発信するというを考えているので協力を頂きたい。
- (委員長) これで終了する。

3.9 閉会

- (事務局) 本日の課題は持ち帰り検討したい。第12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。

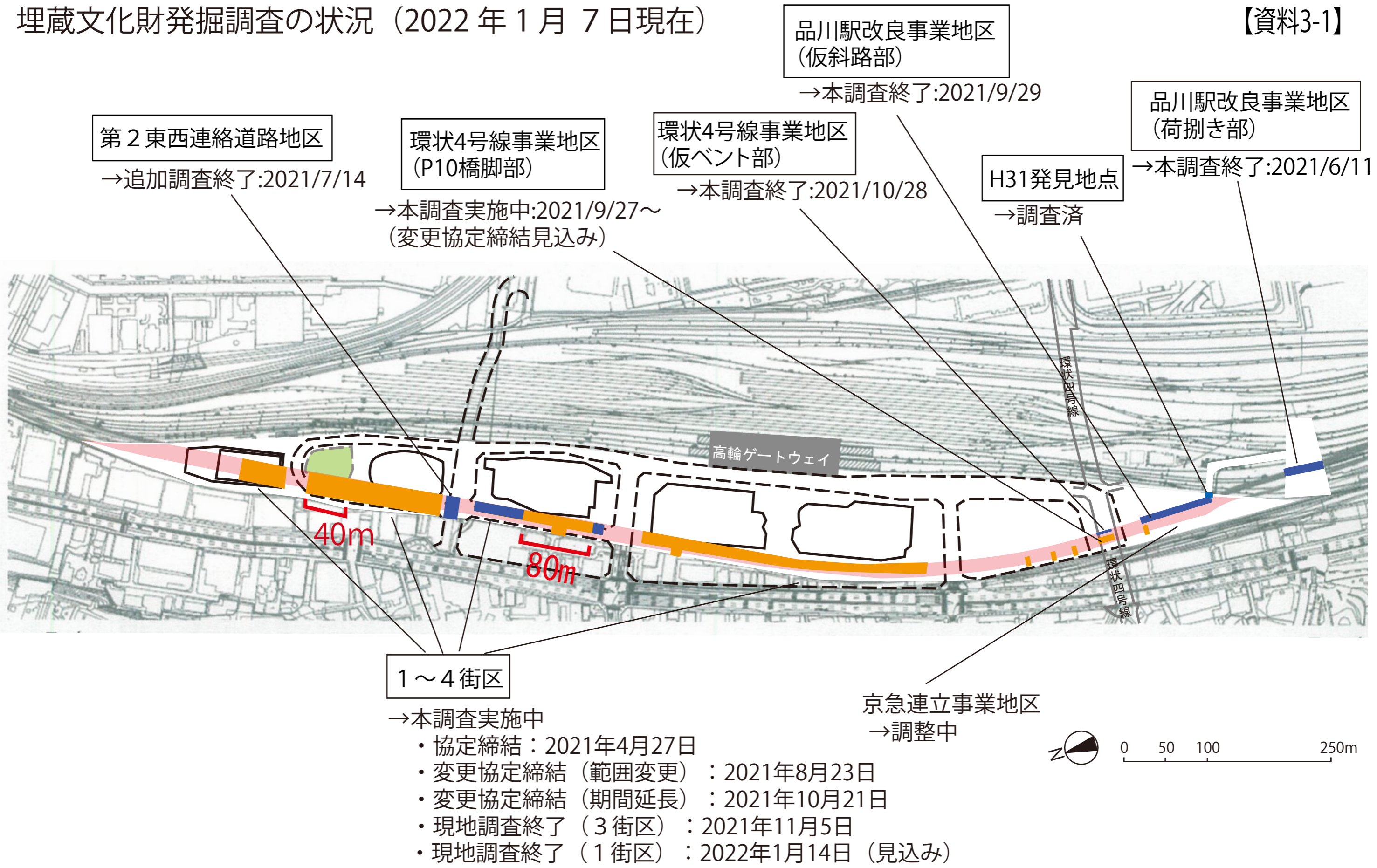
(別表1) 検討体制名簿 (案)

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 建設局 道路建設部 鉄道関連事業課
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（2022年1月7日現在）

【資料3-1】



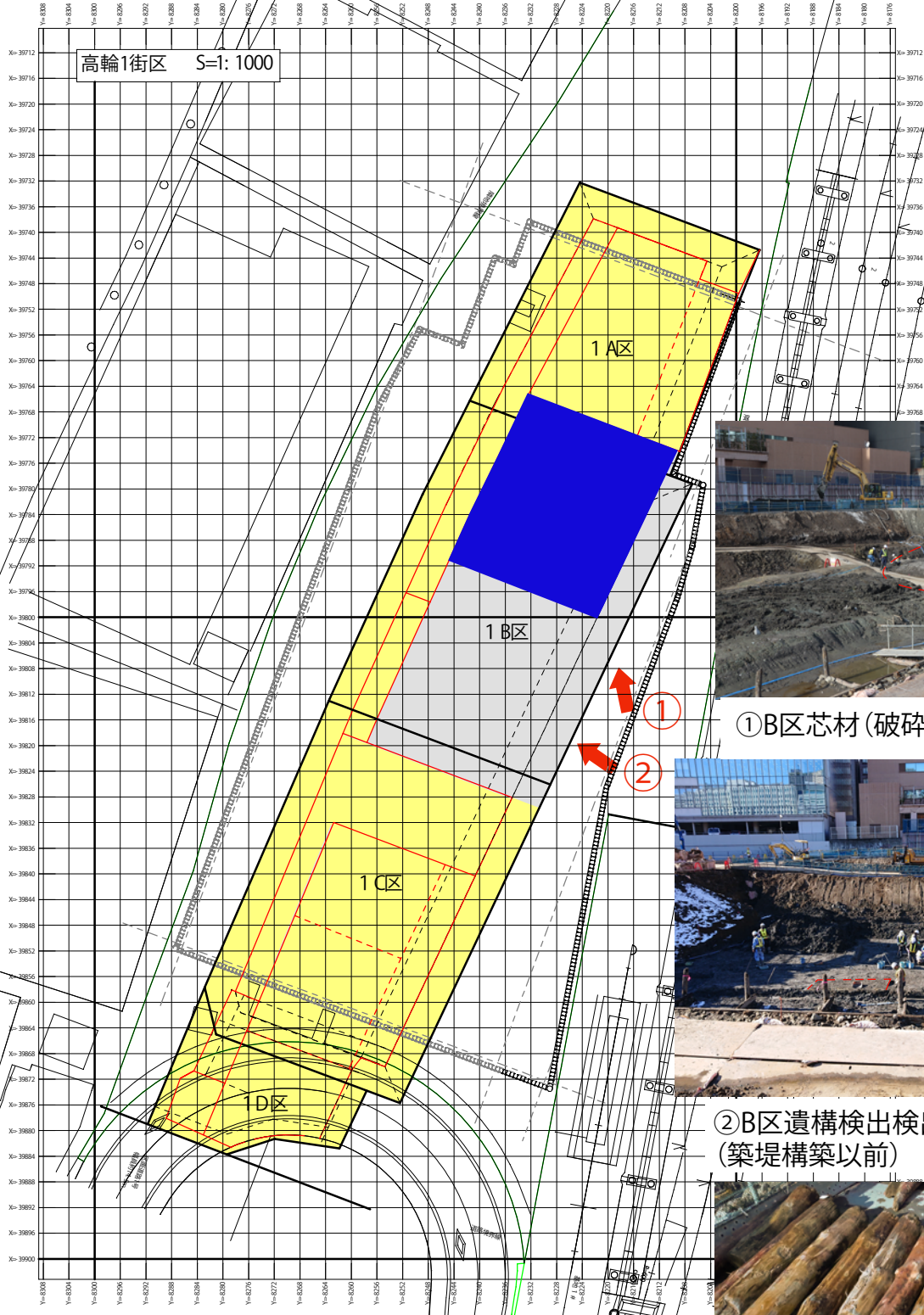
【資料3-2】

高輪築堤跡(港区No.208)埋蔵文化財調査の進捗について

2022(令和4).1.7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	4/27 8/23 (変更協定) 10/21 (変更2回目)	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) ・B区北側(12/7)	・笠石?出土 ・芯材に瓦片を利用 ・芯材に破砕貝を利用(B区) ・築堤構築以前の遺構を確認 (B・C区)	8/23の変更協定によってD区追加 2022年1月14日終了見込み	
2街区		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 ・芯材に土丹塊を利用(C区)	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)	○	○	○	・E区(9/6) ・A・D区(10/13) ・B・C区(10/22) ・B・C区追加部(11/5)	・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~I (8区)	○	○	× (上面削平)	○	○	○	・H区(9/30) ・B区の一部、C・D区北 (11/12) ・A区(11/15) ・D区南、E区北(12/14) ・G区(12/17) ・F区(12/24)	・海側石垣上に張り出し部を 確認(信号機跡か) ・B区山側で横切切堤確認 ・まくら木付チェアー出土 ・チェアー単体での出土 ・十字組基礎×2(信号台部)		
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)	・複線化の痕跡(?)を確認 ・4街区と類似した土留め材を 検出	変更協定締結見込み(現地調査期 間延長)	
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	2/26	4/19		○	○	/	/	/	/	2021/9/29		記録保存調査終了	
		3/1		○	○	/	/	/	/	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で残っている ・山側の開業時の石垣は、第7橋台を挟む南北の横切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】



2021.12.8 以前に終了確認済
 2022.1.7 終了確認済



①B区芯材(破碎瓦) 検出状況



②B区遺構検出検出状況 (築堤構築以前)



③B区出土群杭

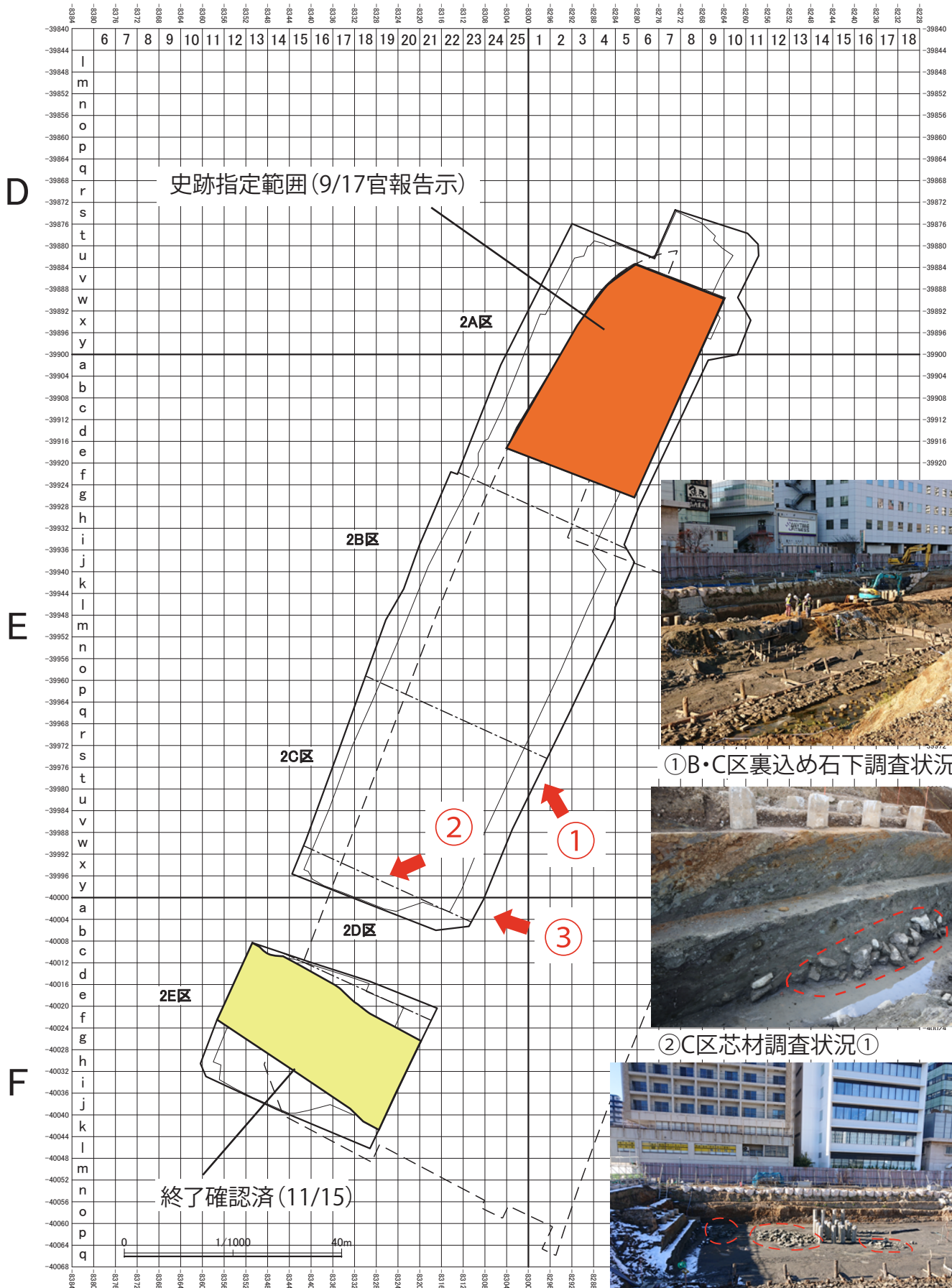


2街区 全体図

【資料3-4】

4

5



①B・C区裏込め石下調査状況



②C区芯材調査状況①



③C区芯材調査状況②

4 街区



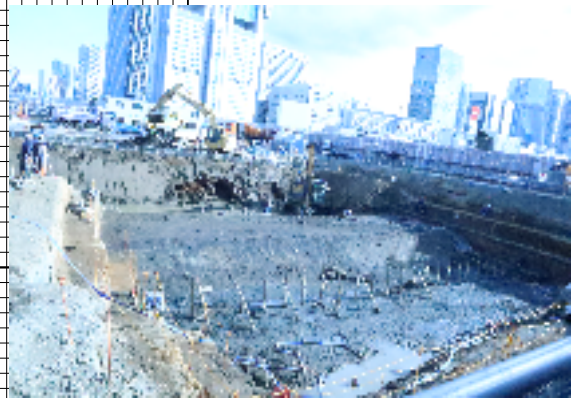
①南横仕切堤検出状況



②南横仕切堤北面検出状況



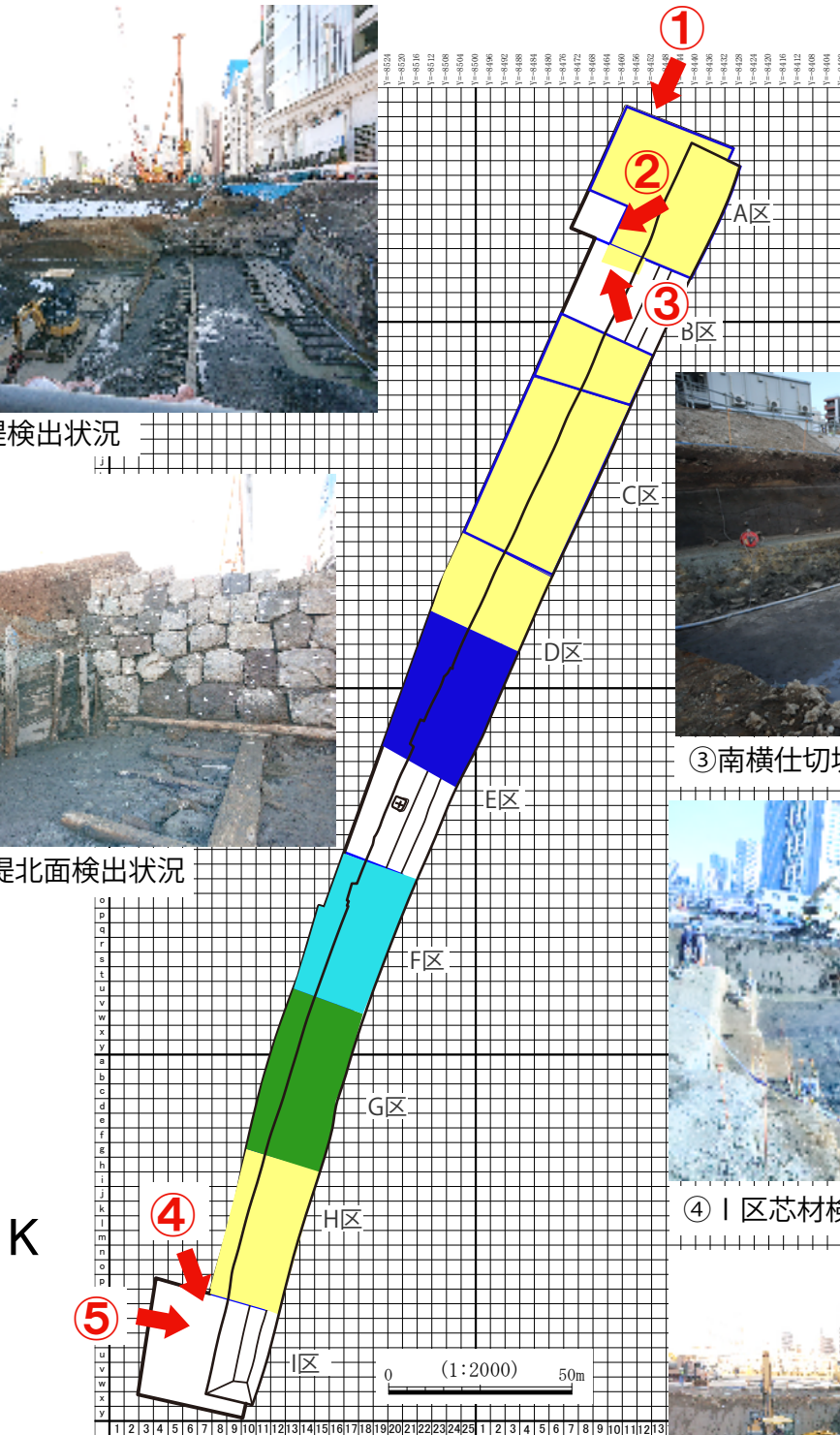
③南横仕切堤南面検出状況



④ I 区芯材検出状況



⑤ I 区芯材掘削状況



- 2021. 12. 8以前に終了確認済
- 2021. 12. 14終了確認済
- 2021. 12. 17終了確認済
- 2021. 12. 24終了確認済

4 街区 信号機跡の調査について

検出時



断面調査時



環状4号線



補助線街路第332号

補助線街路第334号

環状第4号線
延伸部

区画3号

5街区

6街区

仮ベント部
(10/28終了)

P10橋脚部

②

①

京急連立事業用地

P10橋脚部の調査



国道15号

①土留め材検出状況 1

②土留め材検出状況 2

泉岳寺駅改良工事で発見された 北横仕切堤の保護措置について



令和4年1月17日

東京都教育庁・港区教育委員会

1 遺構の評価について

評価

○北横仕切堤の南面約33m(渋谷川幹線等を取り外された約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再造成の痕跡で、当初の盛土等が残存している可能性は低い。ただし、灰色粘土から木杭が発見されており、構築部材が遺存している可能性がある。
※南横仕切堤の南面は、築造当初から石積がないと想定

○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。



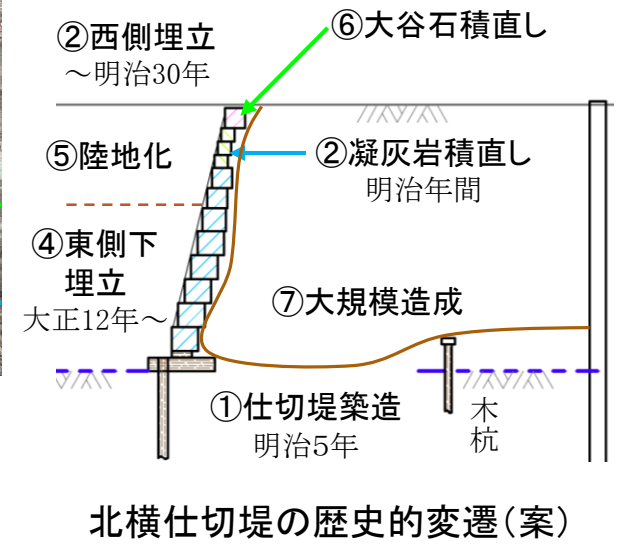
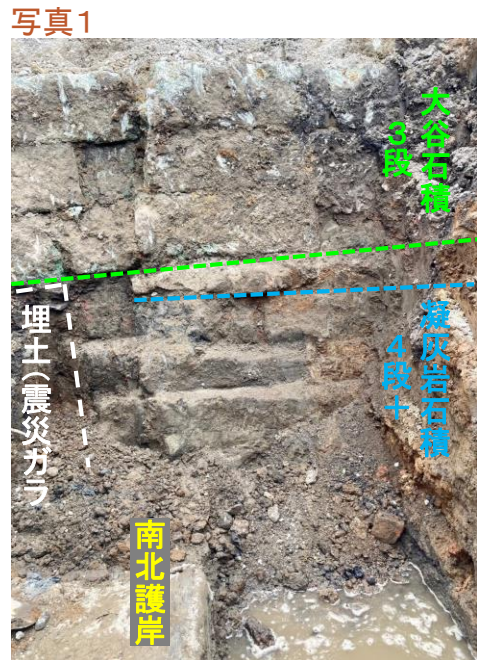
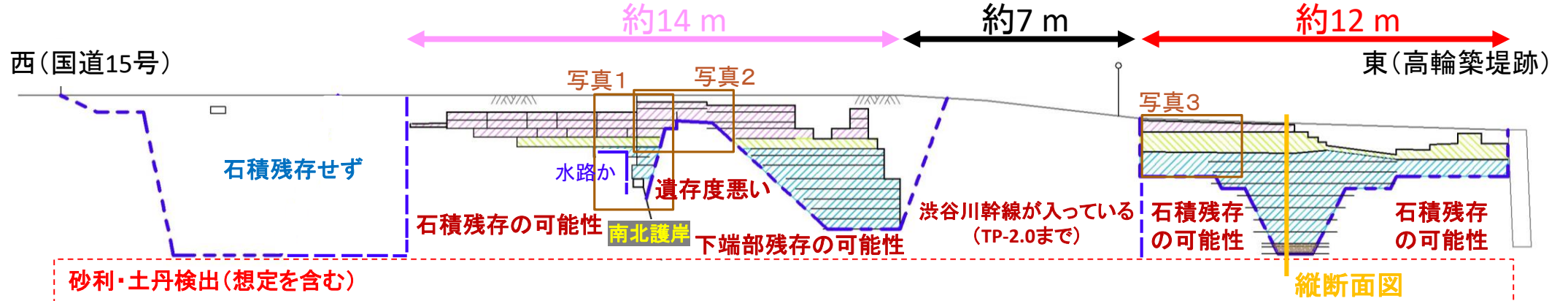
大谷石積

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

2 検出調査等に基づく総合所見



3 遺構の保護措置について

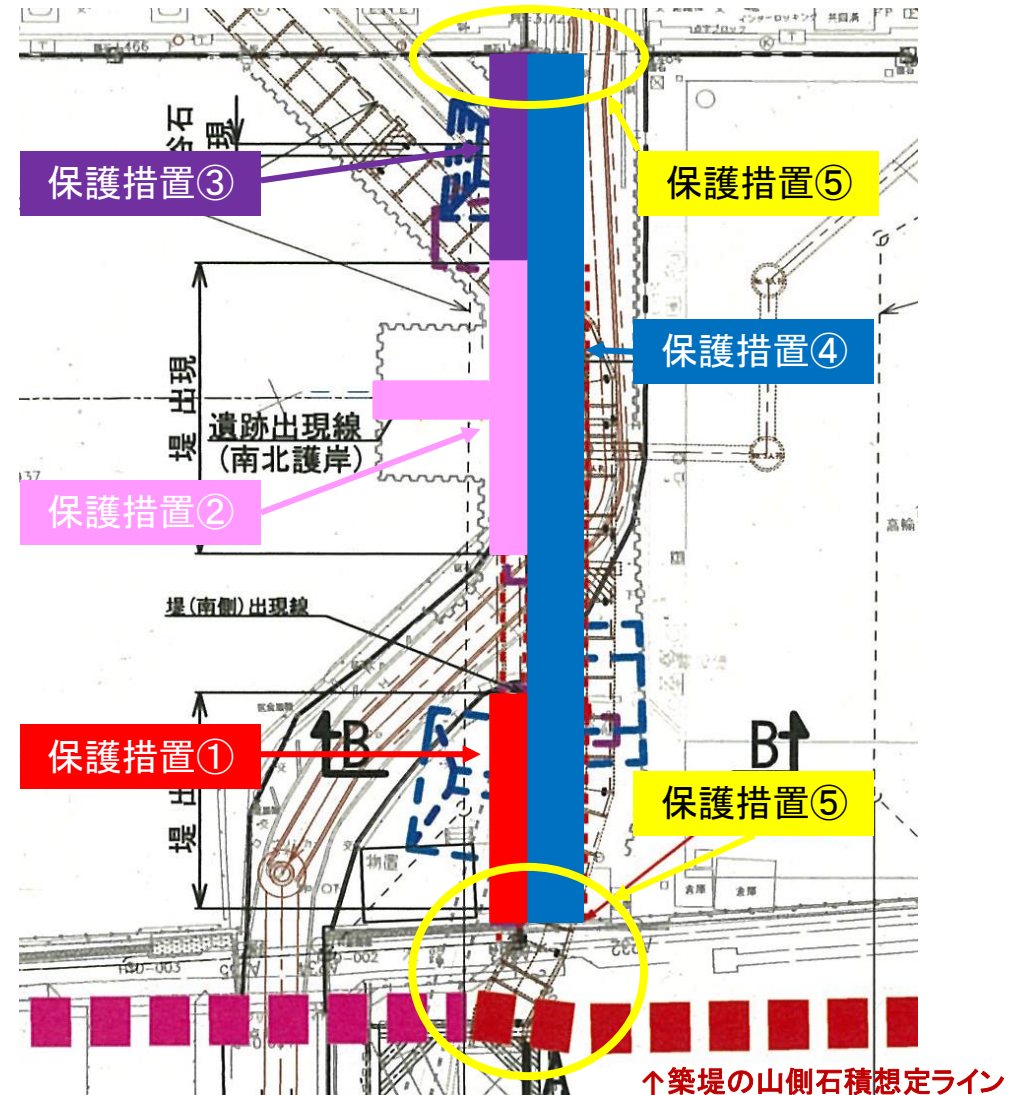
保護措置の基本的な考え方

北横仕切堤※の構造体(木杭、胴木、石積、盛土、土丹、砂利敷)で、原位置を保つものは原則、**現地保存**

※安山岩間知石～大谷石積まで

具体的な保護措置

- ①南面約12mは高輪築堤跡と同時期に構築された石積の遺存度が極めて高いことから、**現地保存**を検討すること。
- ②南面約14mは、安山岩石積より上部は改変を受けているが、間知石積は遺存している可能性が高い。南北護岸との関係がわかることから、南北護岸と一体的に**現地保存**を検討すること。
- ③南面約10mは石積が確認されなかったが、土丹や砂利敷など構造物について**現地保存**を検討し、**やむを得ない場合は記録保存調査**を実施すること。
- ④仕切堤内部の再造成も、①及び②の石積を保護する観点から**現地保存**を検討すること。但し、**やむを得ない場合は、仕切堤の構造や埋立の歴史の変遷を解明するための記録保存調査**を実施すること。なお、北面は石積が築造時点でなかった可能性も視野に入れること。
- ⑤高輪築堤、旧東海道、高輪橋架道、水路との関係は把握できていないため、遺構の有無確認や保護措置について別途協議すること。



泉岳寺駅改良事業における北横仕切堤 の出土について

東京都交通局 建設工務部

●本日の説明内容

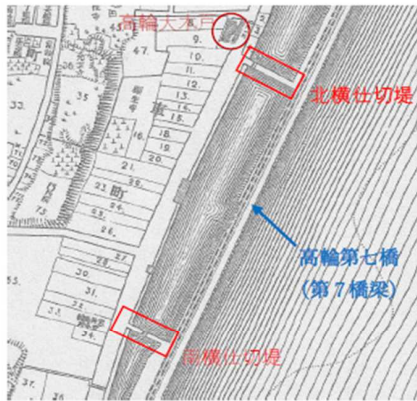
- 下水幹線切替工事において、事業範囲に北横仕切堤が出土
- 出土範囲は、将来区道(第二東西連絡道路)の東西方向
- 文化財保護の観点から保護措置の提案に関する、今後の保存方法・調査方法等について協議・検討をお願いいたします。

- ◆北横仕切堤の出土について
- ◆泉岳寺駅改良事業の概要
- ◆泉岳寺駅改良事業の重要性
- ◆将来区道への地下鉄施設の占用

◆北横仕切堤の出土について

①北横仕切堤の出土

教育庁作成資料より転載



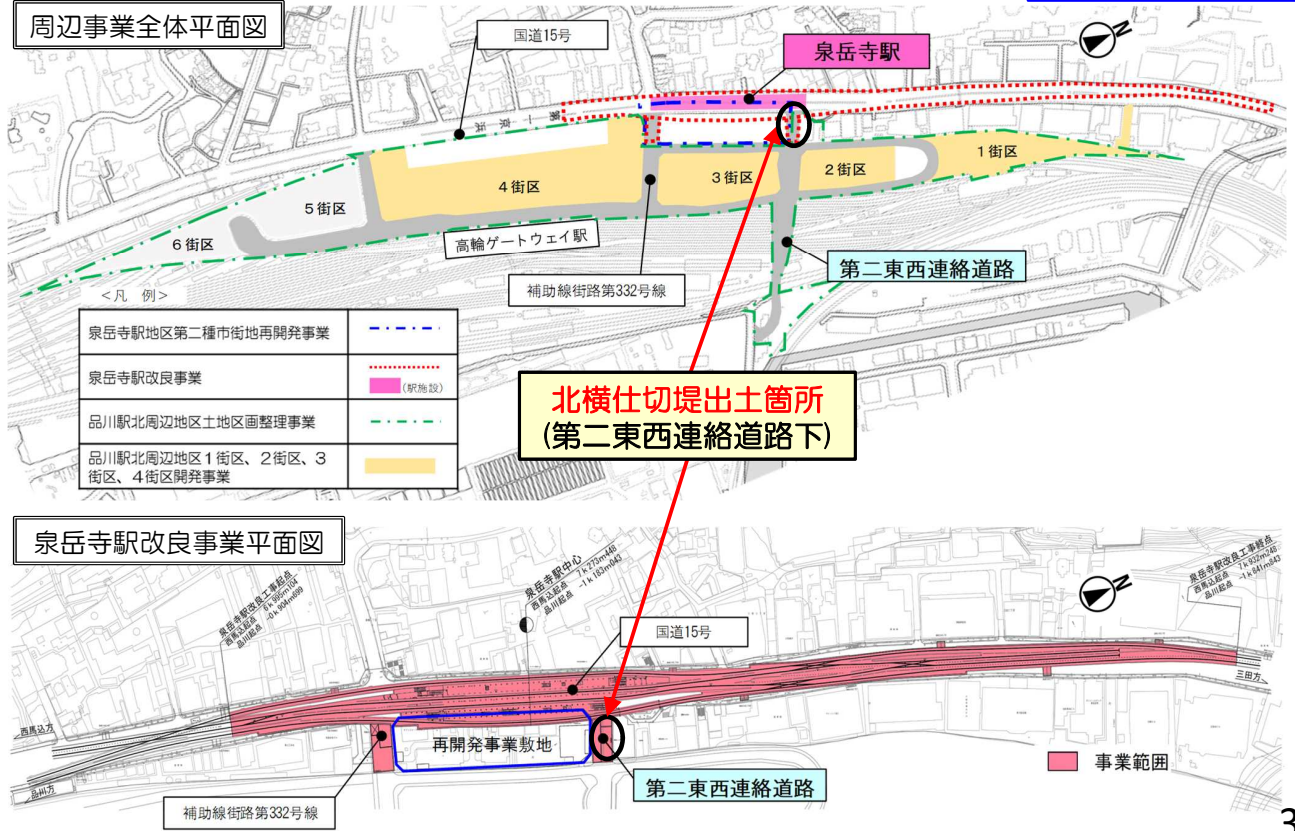
港区教育委員会作成資料より転載・加筆

港区教委所見（9月8日時点）
 安山岩間知石：明治5年敷設
 凝灰岩石積：開業後に積み直し
 大谷石積：明治末～大正期にかけて仕切堤上
 を歩道整備した際の緑石



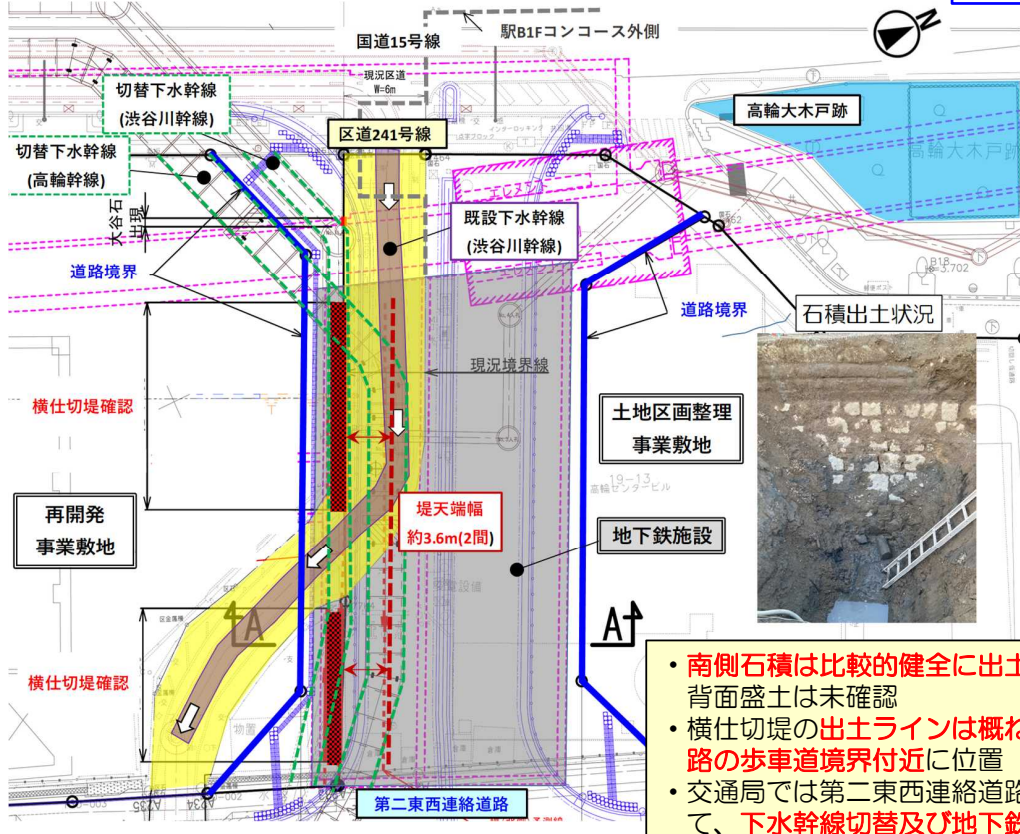
- 下水幹線切替工事において出土
- 教育庁・港区教育委員会指導の下、検出調査を実施

②北横仕切堤出土位置(全体平面)



北横仕切堤出土位置(第二東西連絡道路:平面)

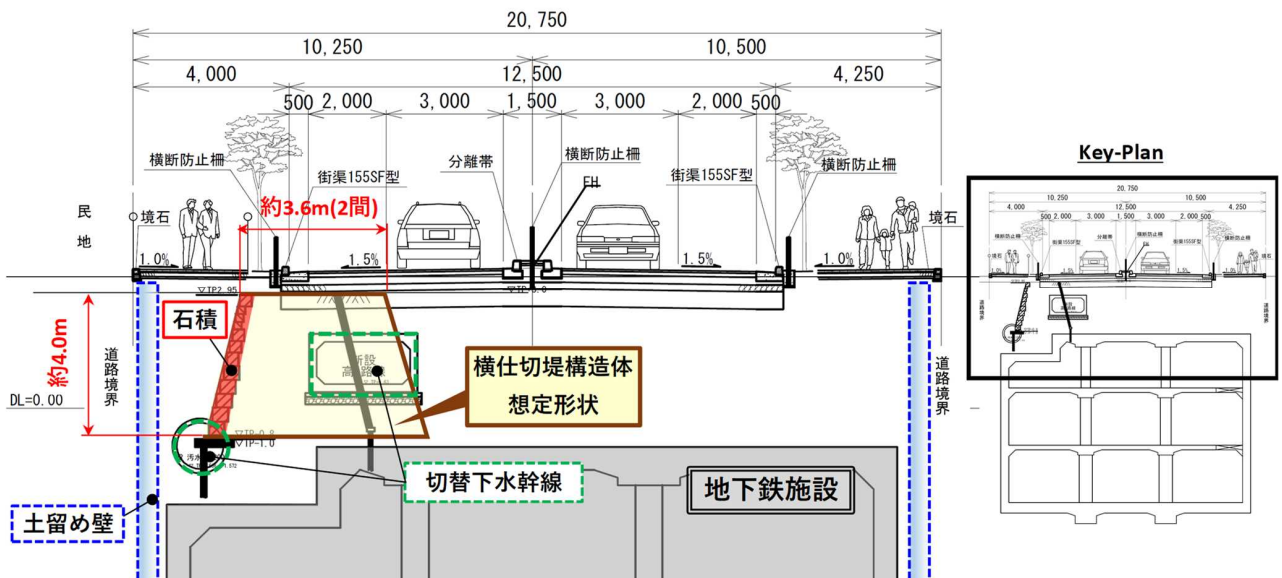
北横仕切堤の出土



- 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

北横仕切堤出土位置(第二東西連絡道路：断面)

北横仕切堤の出土



- 横仕切堤構造体に下水幹線切替位置が干渉
- 地下鉄施設はGL-4.0m~18.0mであり、開削工法で施工
 ※開削工法：土留めに囲まれた範囲の土を全て取り除いて、構造物を施工

③保護措置の提案

北横仕切堤の出土

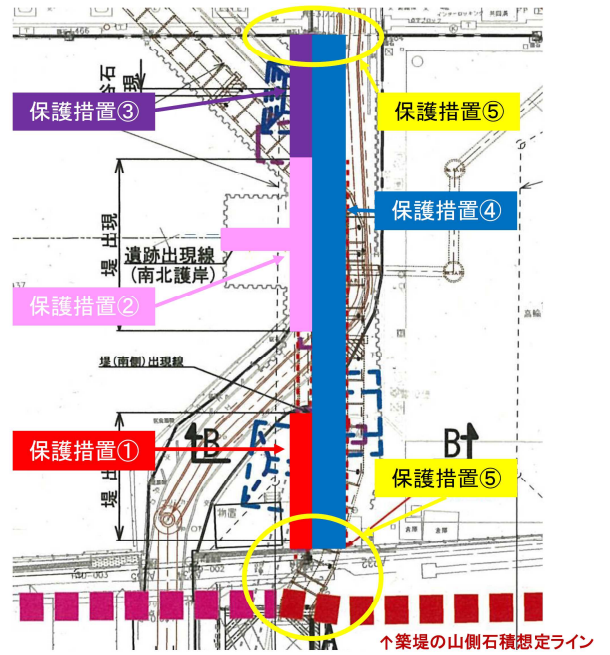
保護措置の基本的な考え方

北横仕切堤※の構造体(木杭、胴木、石積、盛土、土丹、砂利敷)で、原位置を保つものは原則、**現地保存**

※安山岩間知石～大谷石積まで

具体的な保護措置

- ①南面約12mは高輪築堤跡と同時期に構築された石積の遺存度が極めて高いことから、**現地保存**を検討すること。
- ②南面約14mは、安山岩石積より上部は改変を受けているが、間知石積は遺存している可能性が高い。南北護岸との関係がわかることから、南北護岸と一体的に**現地保存**を検討すること。
- ③南面約10mは石積が確認されなかったが、土丹や砂利敷など構造物について**現地保存**を検討し、やむを得ない場合は**記録保存調査**を実施すること。
- ④仕切堤内部の再造成も、①及び②の石積を保護する観点から**現地保存**を検討すること。但し、やむを得ない場合は、**仕切堤の構造や埋立の歴史の変遷を解明するための記録保存調査**を実施すること。なお、北面は石積が築造時点でなかった可能性も視野に入れること。
- ⑤高輪築堤、旧東海道、高輪橋架道、水路との関係は把握できていないため、遺構の有無確認や保護措置について別途協議すること。

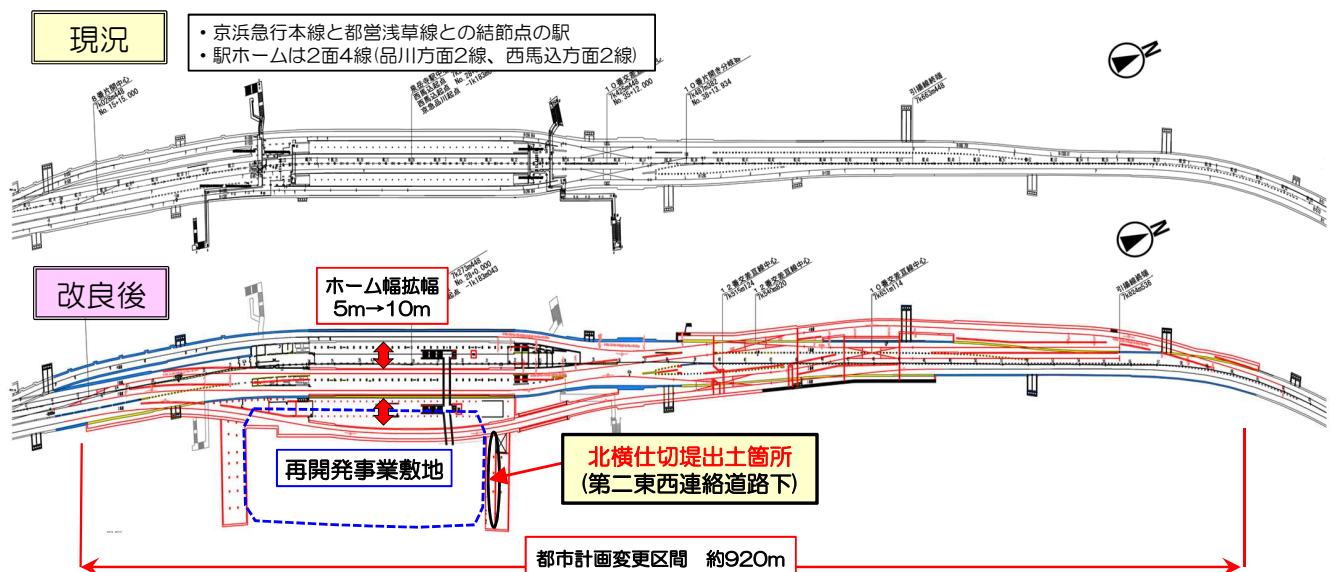


東京都教育庁・港区教育委員会資料より転載(R3.12.27)

◆泉岳寺駅改良事業の概要

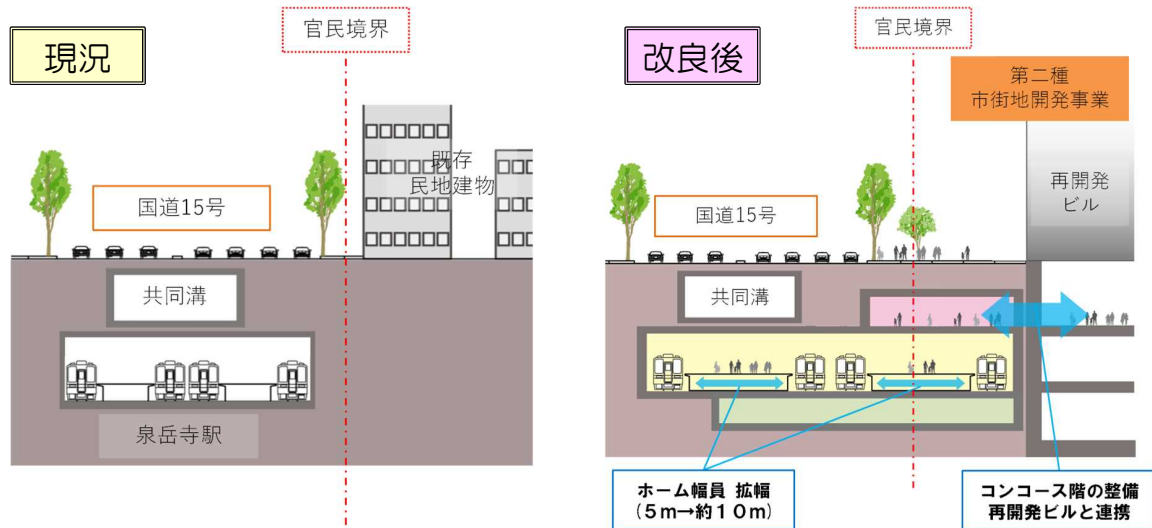
事業概要

【全体平面図】



- ①ホーム拡幅・コンコース空間の整備
- ②歩行者ネットワークの形成・バリアフリールートの新設
- ③行政手続きについて

①ホーム幅員・コンコース空間の整備

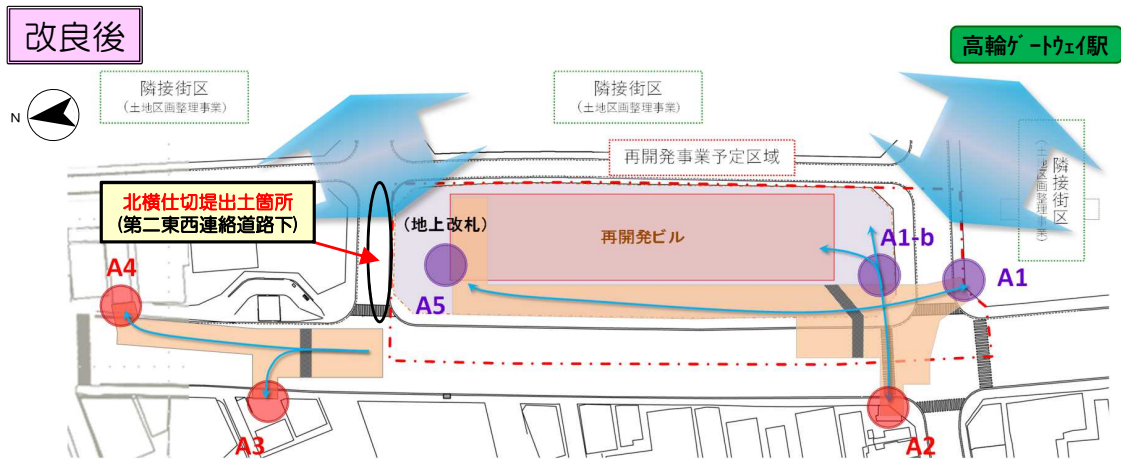


- ホーム幅員を5m⇒約10mに拡幅
- 都施行の**第二種市街地再開発事業**と一体的に**空間整備**を行い、**駅空間の拡張を実現**

ホーム混雑に伴う乗降時の事故発生を防止

コンコース階の整備・再開発ビルとの接続による利便性向上

②歩行者ネットワークの形成・バリアフリールート of 更なる充実



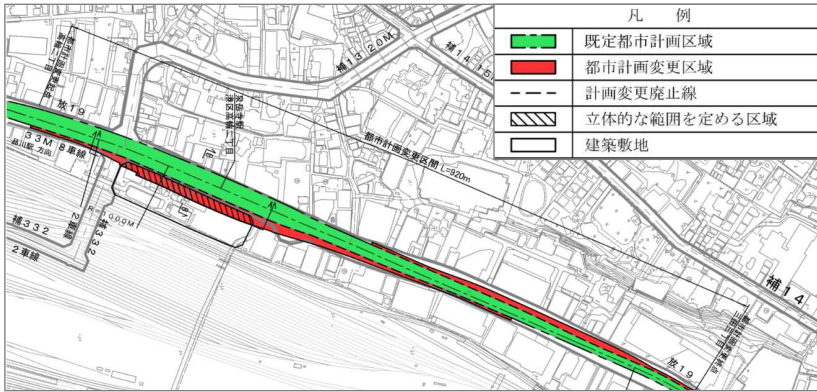
- 歩行者ネットワークの結節点となり需要増が見込まれる、**駅南側(A1・A1-b)・東側(A5)の出入口を整備**
- 関連法令に基づき、**新たな昇降設備を整備し、ホーム～地上間をエレベーターのみで移動可能なルートを3ルート整備**

駅・まち利用者の利便性向上

バリアフリー機能を拡充・車いす利用者等の円滑な移動を実現

③行政手続きについて

《都市計画法》都市計画変更(平成29年11月30日付)



項目	概要
名称	都市計画都市高速鉄道第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 920 m
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

《鉄道事業法》鉄道施設変更認可(平成30年6月)

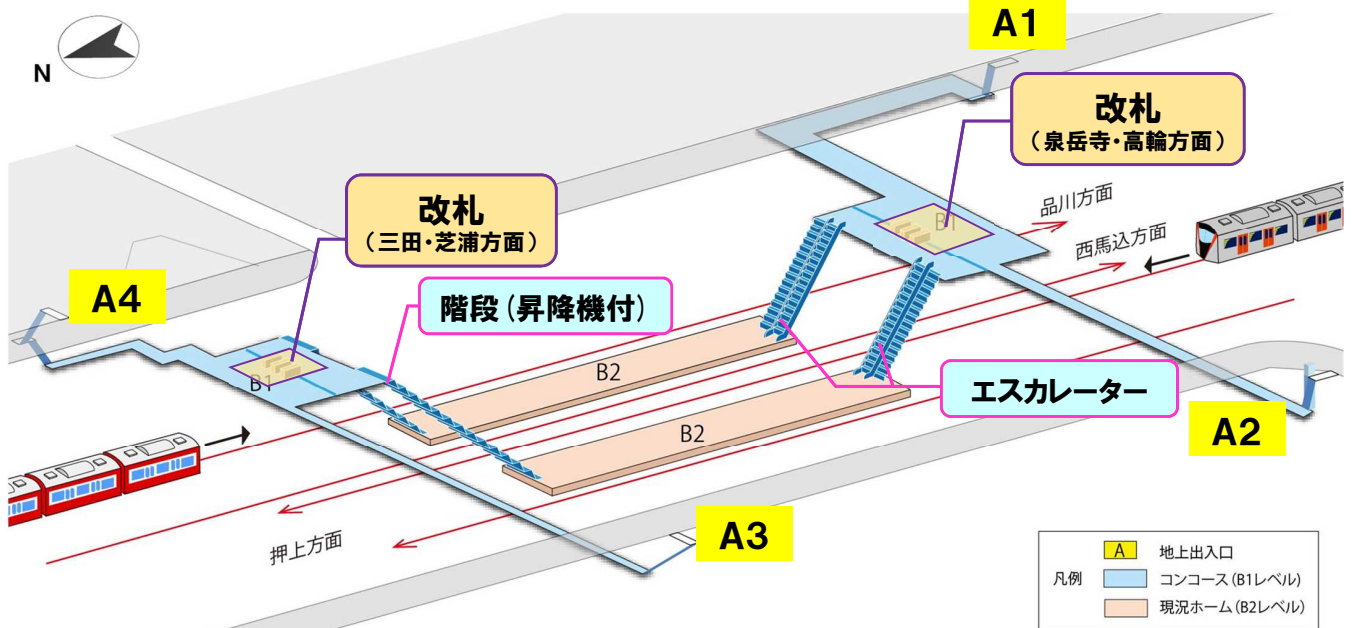
- 区道下の地下鉄施設も必要な設備として申請・認可

《鉄道事業法》鉄道線路の道路への敷設の許可(平成30年11月)

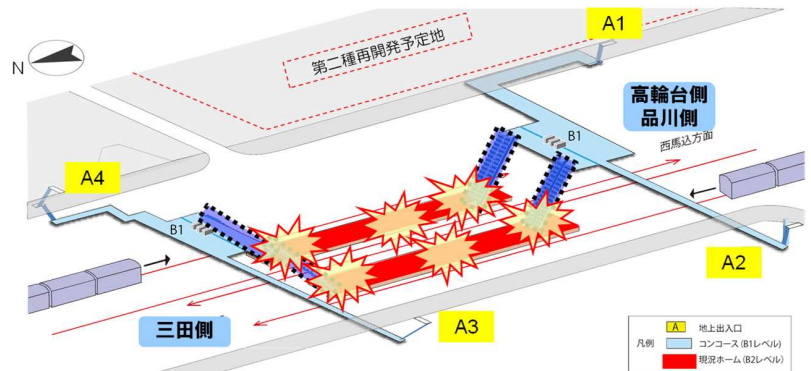
- 区道も追加許可済み

◆泉岳寺駅改良事業の重要性

①現在の泉岳寺駅改良事業を取り巻く課題



- ・南北に分断されたコンコース(共同溝・下水幹線)
- ・ホーム～地上のエレベータによるバリアフリールートがない
- ・プラットホーム幅員が狭い(5m)



改札に向かう昇降待ち混雑

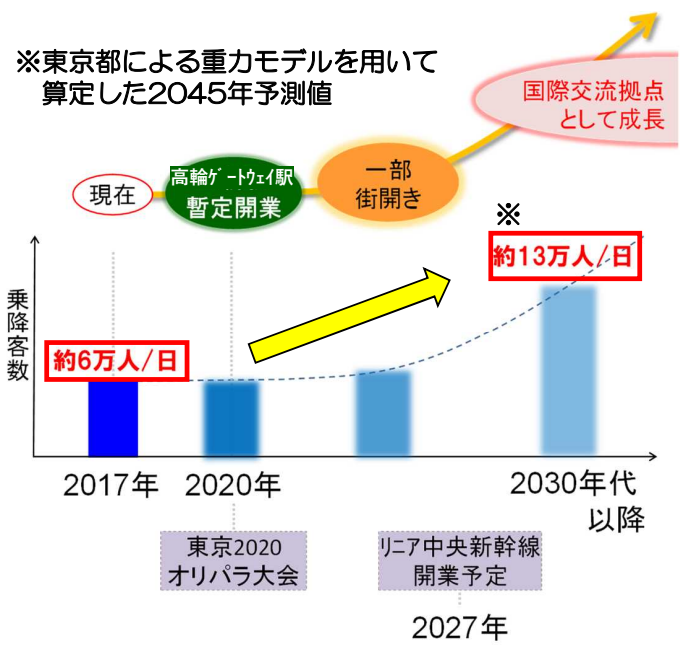
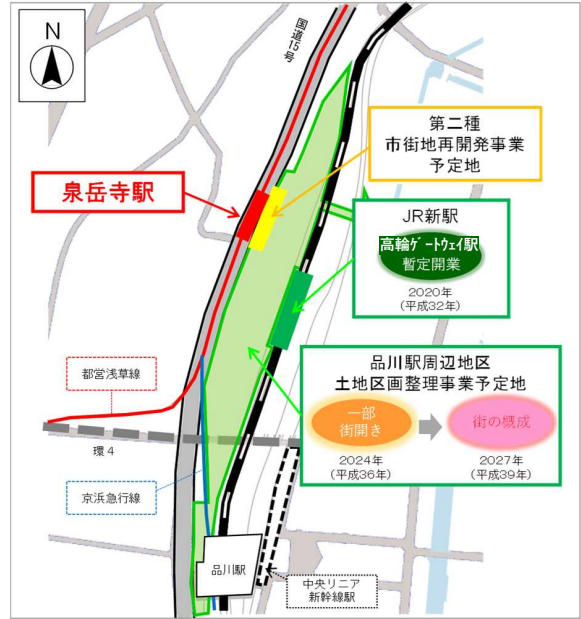


電車の乗降に伴う混雑

朝夕ラッシュ時を中心とした**慢性的なホーム混雑**が発生
 ⇒駅利用者の安全性・ホーム上の流動が著しく阻害されている

②将来における駅周辺開発の影響

品川駅北周辺地区まちづくり



- ・現在、泉岳寺駅は平均約6万人/日のお客様が利用
- ・周辺の大規模開発に伴い、**将来的には約13万人/日以上にまで増加**すると予測

現況 駅利用者の安全性・利便性が課題

改札に向かう昇降待ち混雑
電車の乗降に伴う混雑

将来 駅周辺の大規模開発により駅利用者数が大幅に増加

駅混雑の拡大等により、駅機能が大幅に低下

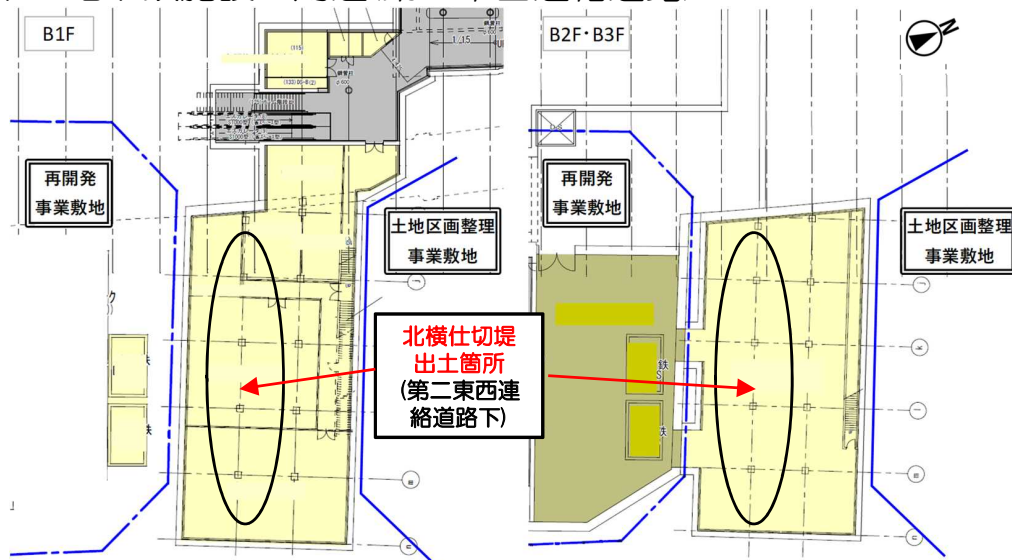
年	乗客数 (人/日)
2017年	約60万人/日
2020年	約60万人/日
2030年代以降	約130万人/日

東京2020オリンピック大会
2027年

駅をご利用いただくお客様の安全・安心の確保のために
泉岳寺駅の抜本的な改良が急務

◆将来区道への地下鉄施設の占用

①区道下の地下鉄施設の用途 (第二東西連絡道路)

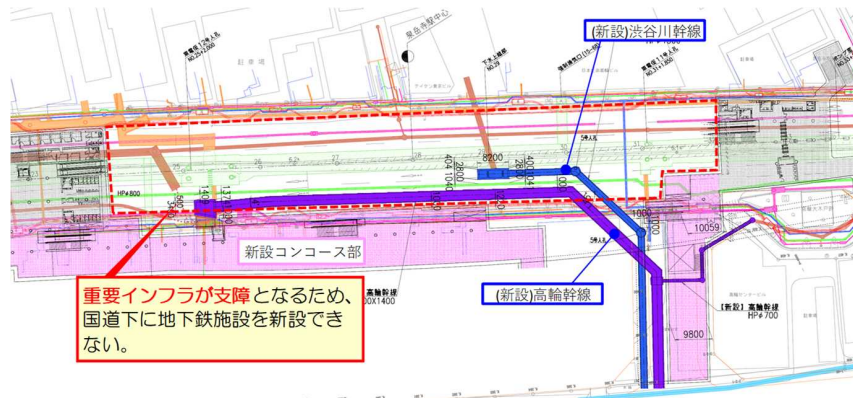


- 駅空間の増加、駅機能の増強により、施設の大幅な増強が必要
- ①空調関連施設：駅構内の換気・空調、万一の駅構内火災時の排煙
⇒お客様への快適な駅環境の提供、不測の事態においてお客様の命を守る
- ②電気関連施設：昇降機械(Ev・Es)、空調換気機械、照明、地下鉄営業施設への電力の供給⇒地下鉄営業する上で不可欠

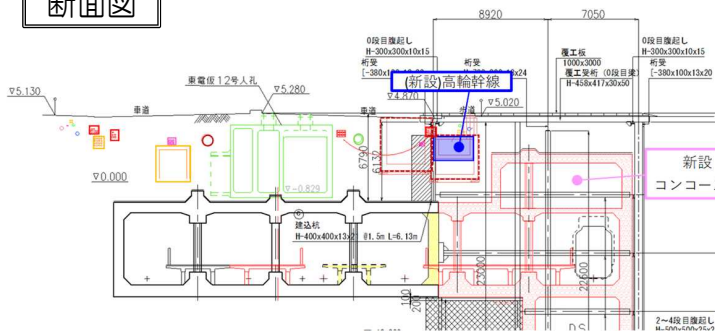
②国道15号における占用検討

区道への占用

平面図



断面図



- 国道幅員の大部分に、地下鉄施設が既に占用
- 直上には**重要な**インフラ施設が幅横⇒**国道上の占用は不可能**

16

③再開発ビルへの配置検討

区道への占用

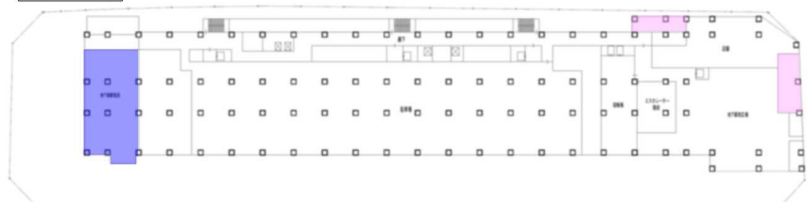
地権者様との合意形成

事業計画決定で定められた施設建築物の空間の中で、**再開発ビル地権者様との合意形成**を図りつつ、地下鉄施設を再開発ビル内に配置

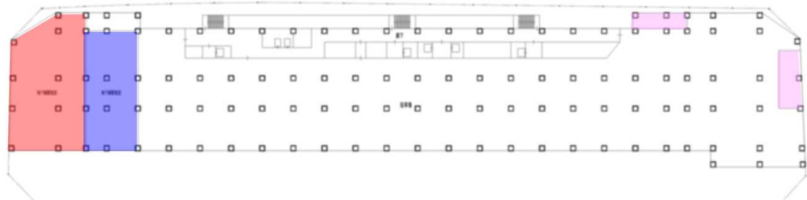
配置可能空間の調整

第二種再開発事業の施行者である**都市整備局との協議**により、附置義務駐車場等を除いた空間に**可能な限り**駅施設を設置

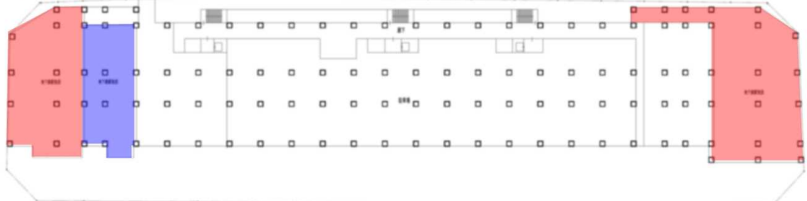
地下1階



地下2階



地下3階



17

駅施設増設の必要性

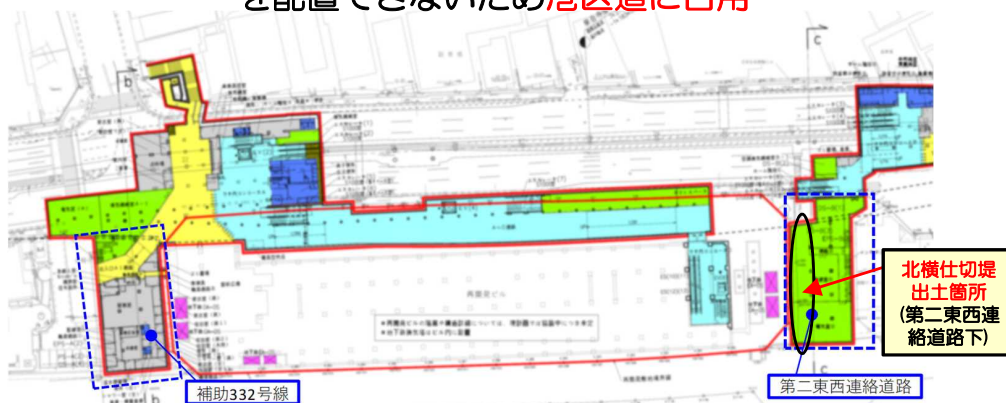
駅空間の増加、駅機能の増強により、地下鉄営業に必要な施設の大幅な増設が必要

駅施設増設箇所を検討

区道への占用

- 国道15号への占用
⇒ × 占用空間無し
- 再開発ビルへの配置
⇒ △ 一部の施設を地下階に配置

再開発ビルへの配置だけでは、新たに必要な施設を配置できないため港区道に占用



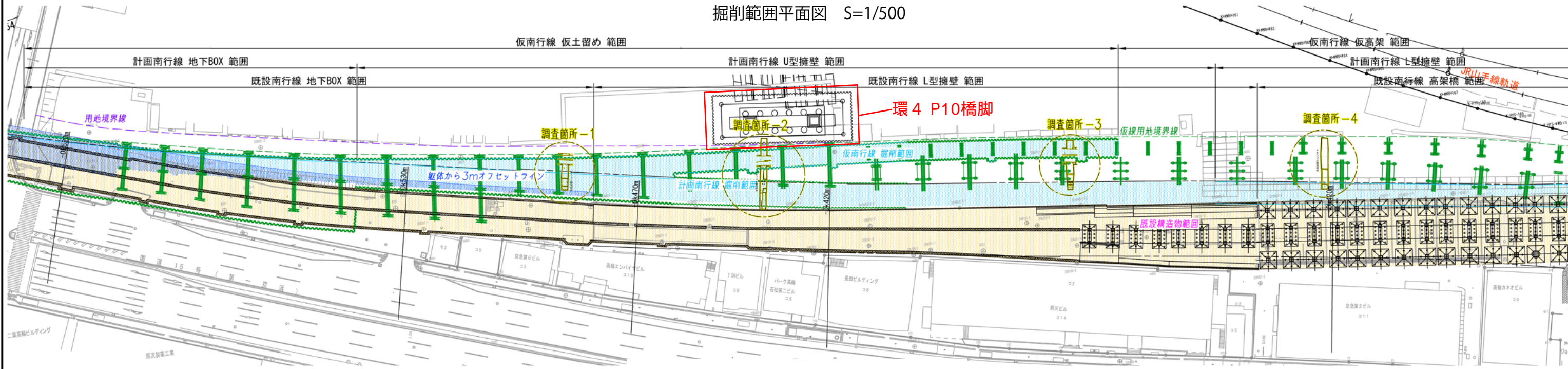
北横仕切堤構造体を現地保存する場合には、泉岳寺駅改良事業の推進が困難



京急連立事業の進め方

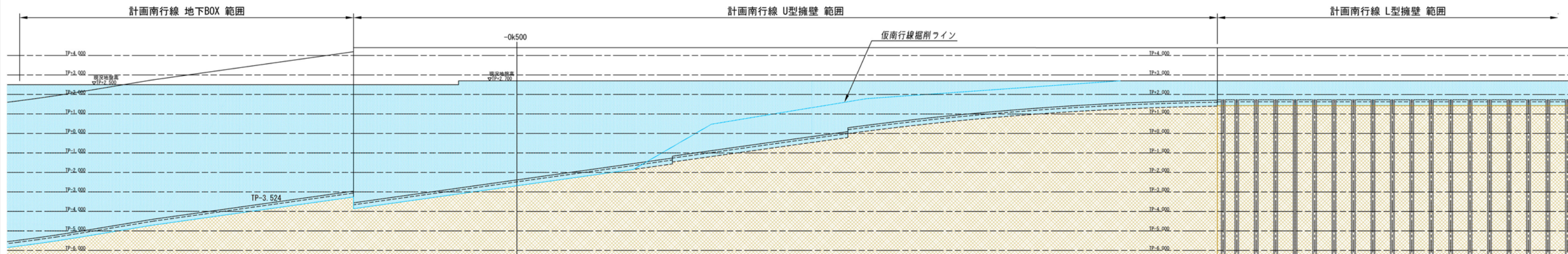
【資料6】

掘削範囲平面図 S=1/500



掘削範囲側面図 横:S=1/500 縦:S=1/100

〈計画南行線〉



【前回までの成果のまとめ】

- 過去の試掘調査等で、以下3時期の盛土を確認している。
 - A: 高輪築堤(明治5年~32年)に伴う盛土
 - B: 3線化(明治32年)以前の埋立て工事に伴う盛土
 - C: 既存躯体構築時(昭和40年頃)に伴う盛土
- 以上において、
 - 記録保存調査の対象となるのはA及びBであり、その調査方法は「高輪築堤跡調査マニュアル」に準拠する。
 - Cは記録保存調査対象外である。

【今後の進め方】

- 間知石積み側溝の記録保存調査を実施
- 事業用地内において、A~Cのラインを明確に把握するため、検出調査(重機による上面バラスト除去、人力による精査)を実施する。 ※検出調査範囲は調整中。
- A~Cのラインを測量し、調査対象範囲を確定(Cを除外)する。
- A・Bの記録保存調査実施に向けたトレンチ調査を行う。
- ③の結果を踏まえ、A・Bの記録保存調査の仕様書を作成する。
- ④に基づく調査方針を高輪築堤跡調査・保存等検討委員会に諮る。
- ⑤に基づき、記録保存調査を実施する。

【トレンチ・記録保存調査上の課題】

- T.P-1mまで掘削する必要があるため、
 - 京急営業線の安全確保
 - 調査担当者・従事者の安全確保
- 以上の観点から、オープンカットでの掘削・調査は極めて困難であると考える。

【凡例】

- 京急連立事業に伴う掘削範囲
- 期線に必要な仮設構造物

- 上記課題をクリアするため、トレンチ・記録保存調査を実施するためには、土留めが必要である。
- 土留めは掘削範囲を必要最低限にすることから、工所用土留めと兼用することが望ましいと考える。
- 土留め工事施工にあたっては、事前に想定される遺構やその位置について、十分な検討を行い、土留め工事の施工方法等については、事業者と事前に調整する。
- 土留め工事施工中に障害物(遺構の可能性有)に当たった場合は、その時点で工事を中断し、事業者と対応を協議する。

高輪築堤跡の 発掘現場見学会

2022. 2.20 日 参加費無料

高輪築堤跡とは

高輪築堤は、明治5（1872）年に我が国初の鉄道が開通した際に、海上に線路を敷設するために築かれた鉄道構造物です。

築堤の大部分は調査・解体済みのため、調査中の約 30 mを見学します。
なお、国史跡の範囲は今回の見学会の対象ではありません。

■ 対象

どなたでも（見学会は大人向けの内容です。）

■ 時間帯

- | | |
|-------------------|--------------------|
| (1) 9:00 ~ 9:20 | (8) 12:30 ~ 12:50 |
| (2) 9:30 ~ 9:50 | (9) 13:00 ~ 13:20 |
| (3) 10:00 ~ 10:20 | (10) 13:30 ~ 13:50 |
| (4) 10:30 ~ 10:50 | (11) 14:00 ~ 14:20 |
| (5) 11:00 ~ 11:20 | (12) 14:30 ~ 14:50 |
| (6) 11:30 ~ 11:50 | (13) 15:00 ~ 15:20 |
| (7) 12:00 ~ 12:20 | (14) 15:30 ~ 15:50 |

■ 定員

各回 30 人程度

応募者多数の場合は抽選を実施

■ 応募締め切り

1月28日（金）必着

■ お申し込み方法

はがきに郵便番号・住所・氏名・電話番号・(1)～(14)の希望時間帯1つを明記の上、港区立郷土歴史館（〒108-0071 港区白金台 4-6-2）まで郵送でお申し込みください。

■ 注意事項

はがき1枚につき1人の申し込みです。申込に不備がある場合は抽選の対象外とします。

なお、介助等が必要な場合は、はがきにその旨を明記してください。

■ 抽選結果

2月14日（月）までに当選者のみに通知します。集合場所等は当選通知に記載します。

※ 新型コロナウイルス感染症拡大の状況によっては、予定を変更する場合があります。

【見学会に関するお問い合わせ】

Tel：03-6450-2869（図書文化財課文化財係）