

第14回 高輪築堤調査・保存等検討委員会

日時：2022年2月2日（水）10:30～

場所：JR 東日本現地会議室

次 第

(1) 開会

(2) 第13回委員会（1/17）の議事録確認 【資料1】

(3) 記録保存調査の進捗について 【資料2】

(4) 北横仕切堤の取扱いについて
泉岳寺駅改良事業における北横仕切堤の出土について

(5) その他

(6) 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13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4年1月17日（月）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 ・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12回委員会（12/8）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：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5：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6：京急連立事業の進め方について
- ・ 資料7：高輪築堤跡の発掘現場見学会開催について

2 議事要旨

(1) 開会

(2) 第 12 回委員会 (12/8) 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する。

(3) オブザーバーの追加

- 東京都建設局道路建設部鉄道関連事業課のオブザーバー参加について承認の可否を確認する。異論なければ承認とする。(委員長)
⇒ 承認とする。

(4) 記録保存調査の状況報告

- 4 街区は南横仕切堤と築堤の関係が明確に分かった。築堤は当初杭と矢板で土留を行っており、そこに仕切堤を接続させていたようだがその次の段階で南横仕切堤の北側へ山側の石垣を積んでいるようであり、双方に時差がありそうだという知見である。(委員長)
- 環状 4 号線部分は現場確認の通り築堤残存状況が非常によく、4 街区と類似する点が多いが盛土の質が異なるため築堤の多様性を示すものと理解できる。(委員長)
- 4 街区の南側の盛土は土層や土質が非常にわかりやすい状況で残っていたため可能であればこの部分も剥ぎ取りを行い、保存することが望ましい。(古関委員)
← 工程等の問題もあるが、剥ぎ取り保存の可否は検討して報告する。(JR)
- 資料 3-2 の表について、1 街区の山側の石垣未確認という記載は、調査完了箇所なので誤解を生む可能性がある。(JR)
← 「検出されなかった」という表記に変更を検討し、次回報告する。(港区)
- 1~4 街区の調査は概ね終盤だが、高輪築堤は全体を通して非常に構造に多様性があることが分かったことが本調査の大きな成果である。(委員長)

(5) 北横仕切堤の取扱いについて

- 北横仕切堤の保護措置の基本的な考え方は、構造体で原位置を保つものは原則、現地保存である。その上で、検出調査成果等に基づき、4つの保護措置を交通局に提案した。なお、検出調査を行うことができなかった旧東海道、高輪橋架道など他の遺構との関係については、有無確認や保護措置について別途協議されたい旨を交通局に依頼した。(東京都)

- 北横仕切堤が出土した将来区道への地下鉄施設の占用について、想定される北横仕切堤の最下部に切り替え下水幹線が抵触し、その下部に地下鉄施設の躯体を整備する計画である。(東京都)
- 急増する利用者対応やバリアフリー化の徹底を目的とした泉岳寺駅改良で駅空間が大きくなるため、空調機械室や電気室等の増設が必要になり、これを当該箇所に整備する計画である。当該箇所以外の設置可能性として国道15号の地下鉄躯体上部を検討したが、埋設物が多く存在して難しいことが分かった。次いで再開発ビル内への配置を検討したが、事業成立性の条件下においてすでに最大限設備等を配置する計画である。以上より北横仕切堤の現地保存となると泉岳寺駅改良事業そのものの推進が困難になるという見解である。(東京都)
 - ← 一部を再開発ビル内に配置できるとのことだが、どの程度の施設が施設内・区道の下部にそれぞれ配置されるのか？施設の分散配置等も考えられる。(老川委員)
 - 検討しないとわからないが、設備はシステムとして機能することが重要であり分割して必要面積を確保するだけの議論ではない。(東京都)
 - ← 老川委員の指摘は重要であり、データを提示いただいて検討したい。(委員長)
- 高輪築堤跡の場合は本委員会においても、事業計画を抜本的に変更することが可能かどうかや、建築位置をずらせないかなどを議論し、JRの決断により3街区の設計変更に取り組んで第7橋梁部および築堤部の保存を実現したほか、信号機部分を移築せざるを得ないという結論に至った経緯がある。北横仕切堤でも同様のプロセスを経る必要がある。(委員長)
- 技術的な観点から考えると、現実性についての別途評価は必要だが、地下3階までに設ける施設を一層深く掘り、地下4階までとし、北横仕切堤の部分をアンダーピニング等で支えて残す方法を検討する必要がある。また、土地区画整理事業と記載のある凶面右側の範囲内において全体を移設することが検討できないか、なども可能な限り検討してもらいたい。(古関委員)
 - ← 地下4階への施設移転の検討は可能である。道路の位置自体をずらす検討は我々の事業の範疇外となる。また遺構を道路下に残してよいかどうかは将来管理される港区の判断が必要であり、関係者と調整して提示する。(東京都)
 - かなりの大変な調整が必要と思われるが、お願いしたい。(古関委員)
- 施設を地下深く設置すると工事費が増加することが明白であるが、委員会の所掌事項外だが、高輪築堤の検討当時と同様に増加分の費用については国に支援を検討してもらうといった方法についても確認してもらいたい。(古関委員)
- 泉岳寺駅改良事業はJRの開発事業と一体的に進めてきた経緯があり、空港直結の重要な駅という認識で、この改良の重要性についてはJRからも申し伝える。都・URと長年にわたり議論して固めてきた計画であり、すでに工程上支障が出始めている部分もあるため、本日の意見を踏まえ早急に結論が出せるように取り組みたい。(JR)
 - ← 重要性及び速やかな方針決定の必要性は理解するが、本委員会の内容は公開される

ものであり、きちんとしたデータに基づいて論理的に組み立てて結論に至ったということ、多くの方々に理解を得る必要がある。(委員長)

- 意見を踏まえて出来る限り速やかに具体的な検討を進めることで整理する。(委員長)

(6) 京急連立事業の進め方について

- 環状 4 号線 P10 橋脚周辺からは、A：高輪築堤建設時の盛土、B：3 線拡幅以前の埋め立てに伴う盛土、C：京急線に既存躯体構築時の 3 種類の盛土が検出されており、このうち A と B が記録保存調査の対象と考え、高輪築堤跡調査マニュアルに準拠して進めていく。(港区・東京都代理説明)
- 環状 4 号線の調査で遺構の状況がわかってきたため、京急連立事業の調査にも資するものである。3 線化と盛土の関係はまだ明確ではなく、どの範囲までが高輪築堤なのかという部分も議論できるとよい。調査計画は大筋この内容で承認としたい。(委員長)

(7) 5、6 街区について

- 港区からの報告にもある通り 5、6 街区の遺構の状態が良いことは明らかであり、1～3 街区とは築堤の構造が異なるものと推察している。4 街区の南横仕切堤より南側の築堤と構造の共通性がある一方、斜め控え杭が見られないほか、盛土の土質も同じではないなど、多様性を示すものと考えている。5、6 街区は長い距離で遺構が残されている可能性があり、海上築堤として鉄道らしい景観と言える。更に第 8 橋梁も含まれ、それに伴う横仕切堤も含まれることが想定される。5、6 街区は品川停車場に繋がる箇所となり、1～4 街区の状況とは異なるものと思われる。いずれも高輪築堤の多様性を示すものであり、連続性、第 8 橋梁・横仕切堤、品川停車場への接続という点で、価値があると考え。(委員長)
- 4 街区は現地保存が難しかったこともあり 5、6 街区は現地保存ができれば望ましい。(老川委員)
- 第 8 橋梁は資料 3-1 中の「荷捌き」と記載のある部分の少し南側に埋まっていることはこれまでの調査で明白である。5、6 街区の価値付けは委員長に同意するが、もう少し残っている部分が確認できてから結論を出す形でよいと思う。築堤が長い区間残っており多様な様相が考えられるためきちんとした調査が必要と考える。(小野田委員)
← 第 8 橋梁部は品川駅の自由通路辺りではないかと思う。平成 10 年の施工時に発掘の記録は確認できないが地歴的にはこのあたりである。(JR)
- 京急連立事業で実施する調査も考慮しつつ可能な限りの調査を行った上で、その結果に基づいて 5、6 街区の扱いの判断をするという流れかと思う。(古関委員)
- 品川駅の工事にもかかってくると認識するが、今後の京急連立事業を含めた調査で 5、6 街区の状況はわかってくると思われる。現状でどのような文化財的な価値があるかについては、この委員会で取りまとめるように進めたい。(委員長)

- 品川駅部は、様々な公共性の高い工事が行われており、5、6 街区はこうした各種工事スペースとして不可欠であり、京急連立事業や環状 4 号線工事以外は、今後数年地面を掘削する調査は行えない状況にある。(JR)
- 平成 10 年当時の資料も提示いただくなど、まずは資料を集めることなどから始めればよい。無理して検出調査を行う必要はない。(委員長)

(8) その他

- 2/20 に港区主催の現場見学会を実施する。(港区)

(9) 閉会

- 今後の課題も確認でき、引き続き調査・保存等検討委員会で検討していくことをご理解いただきたい。(委員長)
- 5、6 街区は発掘調査前にできることをまずは整理する方向でお願いしたい。(文化庁)
- 5、6 街区でもまずは今わかっていることを取りまとめていくことが重要と考える。(東京都)

3 議事録

3.1 開会

- (事務局) 第13回 高輪築堤調査・保存等検討委員会を開会する。
- ・ サテライト会場、出欠について
 - ・ 配布資料の確認
 - ・ 次第の説明

3.2 第12回委員会(12/8)の議事録確認

※事務局より説明：資料1(第12回委員会(12/8)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。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。
- (一同) 承認。

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)

- (事務局) 委員会設置要綱に従い、東京都建設局道路建設部鉄道関連事業課のオブザーバー参加について承認いただきたい。
- (委員長) 特に意見等ないので承認とする。オブザーバーの方はご着席ください。
- (東京都) どうぞよろしくお願いいたします。

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) 1街区は1/14に終了確認を行い、調査は終了している。2街区については先ほど現地をご覧いただいた箇所(資料内2B、2C)の調査が進行中である。3街区は調査が終了している。4街区は先ほど現地をご覧いただいたA区、E区、I区の3箇所の調査が進行中である。信号機の調査については資料に写真を添付しているためご覧いただき

い。更にその南の環状 4 号線 P10 橋脚部については、現在調査が進行中であるが、築堤部分の土留の遺構が南北方向に検出されている。5、6 街区については、荷捌き部と仮斜路部については調査が終了している。京急連立事業の部分については現在調整中である。後ほど東京都から報告していただく。

(委員長)

1 街区は調査が終了していて本日はご覧いただけなかったが、資料に記載の通り盛土内に破砕貝が検出されたことは興味深い調査結果である。2 街区についてはちょうど中央部のあたりで工区境があったと推定される。そこを境に南北で盛土の在り方が異なることが分かっている。3 街区は調査が終了している。4 街区については南横仕切堤と築堤の関係が明確に分かったことが大きな成果である。築堤については、当初、杭と矢板で土留めを行っており、そこへ仕切堤を接続させていたようだが、その次の段階で南横仕切堤の北側へ山側の石垣を積んでいるようであり、双方には時期差がありそうだと知見を得ている。信号機部分については新しい信号機基礎が開業時基礎の隣に出てきたことが驚きであった。信号機部分は移築にあたりどのように扱うかが課題であるが、大きな発見であった。環状 4 号線部分は現場を見ていただいた通り残存状況が非常に良い。4 街区と類似する点が多いが盛土の質が異なることから、築堤の多様性を示しているものと理解できる。概要としては以上のような状況である。

(小野田委員)

信号機部分については現地でも確認したが、現時点では解釈が難しい。

(古関委員)

4 街区の北側と今日現地を視察した 4 街区の南側の盛土は、構造は異なるのか？費用と工期との関係があるとは思いますが、本日現地を視察した南側は土層や土質が非常にわかりやすい状況で残っていた。剥ぎ取りを行っているのは北側とのことだが、可能であれば今日視察した南側も剥ぎ取りを行い、保存しておけば展示の際に有効と個人的には考える。

(港区)

4 街区では盛土の構造は変わらない。本日視察していただいた南側の盛土は非常に状態が良かった。

(委員長)

工程等の問題もあると思われるが、剥ぎ取りの可否については検討いただきたい。

(JR)

資料 3-2 の表について、1 街区の山側は石垣未確認との記載があるが、調査が完了しているので、表記内容としては誤解が生まれるのではないか。

(港区)

1 街区は山側石垣がないと考えてよい。未検出であったため、「検出されなかった」という表記等、記載の変更を検討する。

(委員長)

文言の変更を検討していただくということで、次回以降確認できるようにしてもらいたい。

(JR)

古関委員から指摘のあった剥ぎ取り箇所追加については、まず可否について検討し、結果を報告する。

(委員長) 高輪築堤は、全体を通して同一の構造ではなく、非常に多様性があるものと分かったことが本調査の大きな成果であったと言える。1～4街区の調査は概ね終盤に入っているものと理解している。その中で、構造の多様性、時代の変化の枠組みについて認識できていると考えている。とにかく、大変大きな成果が上がったことをここで改めて申し上げたい。

3.5 北横仕切堤の取扱いについて

※東京都教育庁より説明：資料4（北横仕切堤の保護措置について）

※東京都交通局より説明：資料5（北横仕切堤の出土について）

(東京都) 資料4の説明。北横仕切堤の保護措置の考え方を説明する。こちらは年末に都交通局と協議で使用した資料を用いて、この場で報告するものである。保護措置については交通局と協議を行っており、進捗については委員会で随時報告をしたい。

(委員長) 意見や質疑等はあるか。

(委員長) 特にないようなので、続いて交通局から報告をいただく。

(東京都) 資料5の説明。この中で最も説明したい内容としては、北横仕切堤が出土した将来区道への地下鉄施設の占用についてである。15ページから北横仕切堤が検出された当該箇所の整備する施設について説明する。駅空間が大きくなることから既存の設備だけでは駅機能を維持する設備を賄うことができないため、空調機械室・電気室等の増設が必要になる。これを当該箇所に整備する計画である。当該箇所以外への設置の可能性については2案検討した。一つ目に、国道15号の地下への設置を検討したが、既存の地下鉄浅草線本線がほぼ全幅を占有しているため、その周辺に設置することができない状況である。また、既存の地下鉄躯体上部は共同溝のほか電気・NTTの埋設物が設置されており、国道15号への設置は難しい。二つ目に、再開発ビルへの配置についても検討した。再開発事業者と協議し、附置義務駐車場を除いた空間に可能な限りの駅施設を設置した計画としたが、すでに最大限配置する計画となっており、再開発ビルには納まりきらない状況である。このため、今回新たに整備する港区道の下部に配置する計画とした。北横仕切堤の現地保存となると、泉岳寺駅改良事業そのものの推進が困難になるということが我々の見解である。

(委員長) まずこの場で確認したいこととして、南北の横仕切堤は本委員会でも話題として取り上げており、高輪築堤跡と同等の文化財的価値を有するものであるという認識である。1～4街区の築堤の保存については、本委員会において建築の位置をずらせないか議論し、3街区の第7橋

梁橋台および築堤部については JR のご決断により、建築の位置を変更し現地保存が実現した経緯がある。また、事業の計画自体を抜本的に変更することが可能かどうかについても検討していただき、4 街区の信号機部分については移築せざるを得ないという結論に至った。築堤についてはそのような段取りで検討を行ってきたため、北横仕切堤でも同様のプロセスを経る必要があると考える。

(古関委員)

技術的な観点から可能性を挙げると、地下 3 階までに設ける予定の必要な施設を地下 4 階までに設けて、堤がある部分をアンダーピニング等で残す方向について検討が必要であると考えます。なお、本案の現実性については別の評価が必要である。また、土地区画整理事業と記載のある図面右側の範囲内へ全体を移設することも検討できないか。双方の案を組み合わせることも考えられる。可能な限り検討していただきたい。ただし、深くする方の検討は工事費が明らかに増加する。委員会の所掌範囲外だが、以前文科大臣が視察された際に、増加分の費用については国の支援も検討するという話もあったと思うので、併せて確認していただきたい。

(JR)

泉岳寺駅改良事業については、JR の開発事業とも一体的に進めてきた経緯があるほか、羽田・成田の両空港とも直結する国際競争力強化のために重要な駅であるという認識である。駅改良の重要性については私共の立場からも申し伝えたい。JR の開発用地は国道から一皮入った位置となり、今回の事業が該当する国道との接点は非常に重要なポイントとなる部分である。実際には施工上の工事用車路等の関係も含め、東京都、UR、再開発事業者と長年にわたり議論して固めてきたものであり、かなり時間をかけてきた経緯がある。横仕切堤が出土してから調整に時間を要しており、既に、工程上、支障が出始めている部分もあるため、先生方のご意見を踏まえ、なるべく早急に結論が出るように取り組んでいただきたい。検討のスケジュールについては以上の点をご理解頂きながら進めてもらいたい。

東京都交通局に念のため申し上げておくと、本委員会は議事内容のほか、説明資料が基本的に公開となる。道路下共同溝の写真など、公開してよい情報なのか等、よくご検討いただき、取扱注意にしたいということがあれば対応させていただくので、ご相談いただきたい。

併せて、東京都教育庁および港区教育委員会の資料については、東京都交通局との協議で使用した資料を流用してわかりやすく説明したという理解でよいか。

(東京都)

冒頭でも申し上げたが協議内容を報告するという形のため、報告資料という扱いである。

(委員長)

事業の重要性ならびに速やかに方向性を決定する必要があることは理解をしている。ただし一方で、本委員会で議論されている内容は基本的に公開されるため、きちんとしたデータに基づいて、論理を組み立

てて、最終的な結論に至ったということをお多くの方々に理解いただけるようにする必要が有る。ご理解いただきたい。

(老川委員) 18 ページについて、一部の地下鉄施設は再開発ビル内に配置できるとのことだが、どの程度の施設が配置できて、どの程度の施設が港区道の下部に配置することになるのか。もう少し再開発ビルに収められれば港区道の占有範囲が狭まるということにはならないのか。地下鉄施設を分散配置すること等も考えられるので、教えていただきたい。

(東京都) 再開発事業が事業として成立する前提で地下鉄施設を入れさせていただいたという経緯がある。再開発事業と駅改良工事の双方が上手く収まる形で検討をした結果である。

(老川委員) 他の箇所へ納まるものを移転し、当該箇所の面積を小さくすることはできないのか。

(東京都) 検討してみないと分からないが、駅設備は面積が確保できていればよいというものではなく、必要な機器類が適切に配置され、システムとして機能できることが重要になる。分割して必要面積を確保できていればよいという話ではない。

(委員長) 老川先生の意見は重要な指摘である。難しい場合にはやむを得ないと思うが、まずはそのようなデータを出していただいて検討することが必要である。

(東京都) 了解した。

(文化庁) 先生方のご指摘はもっともなので検討してもらいたい。

(東京都) 古関委員のご指摘について、我々としては地下3階から地下4階に駅施設を移転すること等は施工面から検討することが可能であるが、位置自体を南にずらす等の検討については、我々の事業の範疇から超えてしまう。仮に現地保存ができることになった場合、遺構が道路の下に残してよいかどうかについては、将来管理される港区の判断等、土地利用の観点からの検討が必要である。関係者と調整してお示しする必要が有る。ご理解いただきたい。

(古関委員) 当然理解している。特に隣接地の範囲にはみ出すことについてはかなりの調整が必要と思われる。調整が大変だとは思いますが、よろしく願いしたい。

(委員長) 今日の意見を踏まえてできる限り速やかに、具体的な検討を進めることとしたい。

3.6 京急連立事業の進め方について

※東京都教育庁より説明：資料6（京急連立事業の進め方について）

(東京都) 資料6については、本来は港区教育委員会からの説明だが欠席のため、

京急連立事業に関する協議においてオブザーバーである東京都教育庁から説明する。

- (委員長) 環状4号線の調査で遺構の状況がわかってきた。京急連立の方の調査にも資するものであると認識している。築堤以外の埋め立てについても地域の歴史に対して重要な要素であり、既に調査方針の中に盛り込まれているものと認識している。そのような意味では昭和40年ごろの盛土は調査の対象外と判断して良いと考える。一方、3線化と盛土の関係はまだ分からない。どの範囲までが高輪築堤なのかという部分についても議論ができるとうい。調査を進めていく段階で明らかになることも多いとは思いますが、その場合には修正することも含め、大筋についてはこの内容で承認としたい。

3.7 5、6街区について

- (委員長) 1～4街区の調査が終盤に入り、高輪築堤跡の調査の所見が固まってきたという状況である。先ほどご覧になった環状4号線の調査や、今後行われる京急連立事業の範囲とも重なることから、5、6街区の高輪築堤はどのような文化財的価値があるのか議論の頭出しをしたいため、今回の議題に挙げた。港区の報告にもあった通り、試掘調査等の状況から遺構の状態が良いことは明らかであり、現状の地表面に海側の石垣の上段部分が顔を出している状況である。また、5、6街区の築堤の構造は1～3街区とは異なるものと推察している。4街区の南横仕切堤よりも南側と構造的な共通性があるものと考えている。ただし、斜めの控え杭が見られないようであるほか、盛土の土質が同じではない。したがって、5、6街区は高輪築堤全体の多様性を示すものだと考えている。更には、5、6街区は長い距離の遺構が残されている可能性があり、海上築堤として鉄道らしい景観といえる。また、5、6街区には第8橋梁と、それに伴う南北の仕切堤も含まれていることが想定される。続いて、品川停車場が新橋～横浜間の鉄道施設として重要ということをご承知の通りだが、その品川停車場に繋がっていくというところにおいて1～4街区の様相とは異なると思われる。いずれにしても高輪築堤の多様性を示すものであり、連続性があること、第8橋梁および横仕切堤を含んでいること、品川停車場につながっている点において、価値があると思う。委員の皆様からの意見や仮説等はあるか？

- (老川委員) 4街区は現地保存が難しかったこともあり、5、6街区は現地保存ができれば望ましいと思っている。何故品川までの間は海上築堤にすることが必要だったのかということやをずっと考えている。5、6街区の調査において明らかになるかは分からないが、他の街区と異なる重要性が

あると考える。

- (小野田委員) 第 8 橋台は資料 3-1 の図で言うとどのあたりか？
- (港区) 荷捌きと記載がある部分の少し南側である。
- (小野田委員) ここに埋まっていることはこれまでの調査で明白である。価値付けについては谷川先生がおっしゃった内容に同意である。ただし、発掘調査は一部しか実施できていないため、全体がまだ見えていない。もう少し残っている部分が確認できてから結論を出しても良いかと思われる。いずれにしても、築堤が長い区間残っており、多様な様相であることが考えられるため、きちんとした調査が必要と考える。
- (古関委員) 資料 3-1 において、オレンジ色で示されたところは調査が完了した範囲なのか？そうであれば、京急連立事業で実施する調査も考慮しつつ可能な限りの調査を行った上で、その結果に基づいて 5、6 街区の扱いの判断をするという流れかと思う。
- (委員長) 荷捌き部と記載がある部分は良好に遺構が残っているという認識でよいかと思う。おそらく品川駅の工事にもかかってくると認識している。今後の京急連立事業を含めた調査で 5、6 街区の状況は分かってくると思われる。現状でどのような文化財的な価値があるかについては、この委員会で取りまとめていくように進めていきたい。
- (JR) 第 8 橋梁部は品川駅の自由通路（レインボーロード）のあたりではないかと思っている。平成 10 年当時、構造物の杭工事を行っている。当時の記録で何が出てきたかという記録は確認できていないが、地歴的にはそのあたりかと思われる。品川駅側の土木工事、建築工事は既に始まっているほか、環状 4 号、広場工事、京急連立事業等、様々な公共性の高い工事も始まっている。当社はそのうち、品川駅改良が大きな役割の一つである。これらの工事については、工事スペース等の施工環境が厳しい状況である。東側は JR 東海の新幹線やりニアの工事もあり、4 街区側からしか工事車両が入れない状況である。現在事業が動いている京急連立事業や環状 4 号の工事以外は、この先数年程度は地面を掘削するような調査は行えない状況にある。
- (委員長) 了解した。資料をできるだけ集めていくところから始めていけばよい。遺構を傷つける可能性もあるため、無理して検出調査を行っていく必要はない。既往の調査結果や、平成 10 年当時の資料も提示していただくなど、その前に行えることもあるはずである。

3.8 その他

※港区より説明：資料 7（高輪築堤跡の発掘現場見学会について）

- (港区) 2/20 に港区主催の一般向け現場見学会を実施する。前回は港区在住・

在勤・在学者に限り募集をしたが、今回は全国民を対象に募集を行う。
14回設定するため多くの人に参加できる形とする。

(委員長)

意見や質疑等はあるか。

(委員長)

ないようなので本日は終了とする。今後の課題も確認をさせてもらった。引き続き調査・保存等検討委員会で検討していくことをご理解いただきたい。

(文化庁)

5、6街区は発掘調査前にできることをまずは整理する方向でお願いしたい。

(東京都)

委員会の度に新しいことがわかってくる。このような積み重ねが重要である。5、6街区でも、まずは今わかっていることを取りまとめていくことが重要と考える。

(事務局)

サテライト会場、オンライン参加の方々のご意見等あるか。

(事務局)

特にないようなので、終了する。

3.9 閉会

(事務局)

第13回高輪築堤調査・保存等検討委員会を閉会する。

以上

埋蔵文化財発掘調査の状況（2022年1月26日現在）

【資料2-1】

第2東西連絡道路地区

→追加調査終了:2021/7/14

環状4号線事業地区
(P10橋脚部)

→本調査実施中:2021/9/27~

・変更協定締結（期間延長）:2022年1月25日

環状4号線事業地区
(仮ベント部)

→本調査終了:2021/10/28

品川駅改良事業地区
(仮斜路部)

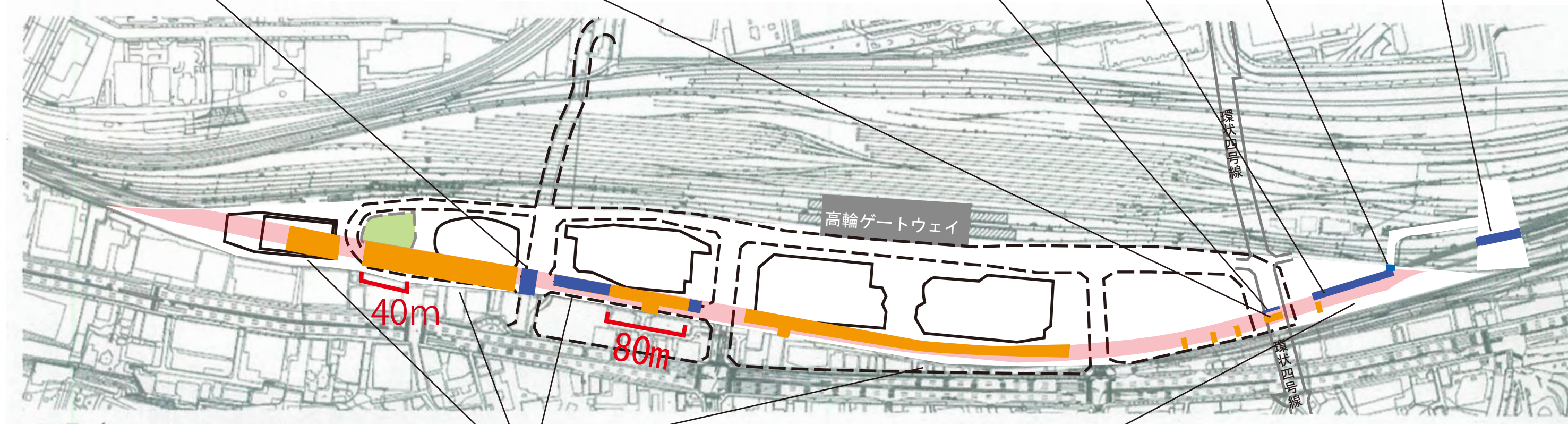
→本調査終了:2021/9/29

品川駅改良事業地区
(荷捌き部)

→本調査終了:2021/6/11

H31発見地点

→調査済



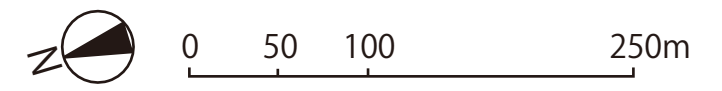
1~4街区

→本調査実施中

- ・協定締結：2021年4月27日
- ・変更協定締結（範囲変更）：2021年8月23日
- ・変更協定締結（期間延長）：2021年10月21日
- ・現地調査終了（3街区）：2021年11月5日
- ・現地調査終了（1街区）：2022年1月14日

京急連立事業地区

→調整中



【資料2-2】

高輪築堤跡(港区No.208)埋蔵文化財調査の進捗について

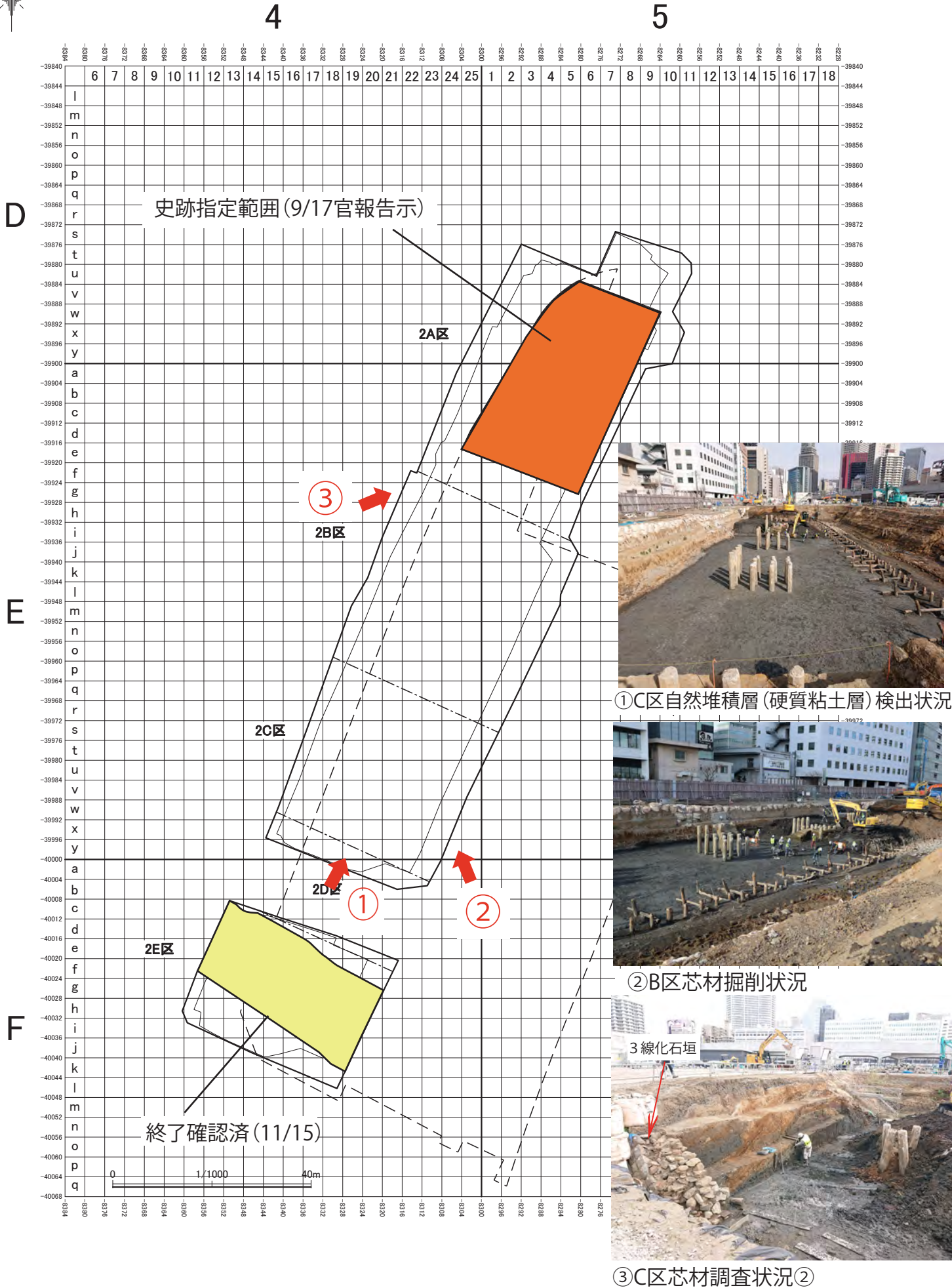
2022(令和4).1.26現在

地 点	協定日	着手日	区割 り	海側石垣		築堤上面 (パラスト)	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)	○	○	○	○	△	○			・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 記録保存調査終了(2022.1.14)
2街区	2021/4/27 2021/8/23 (変更協定) 2021/10/21 (変更2回目)	6/21	A~E (5区)	○	○	○	○	△	○	・E-1区(11/15)	A区 (40m史跡指 定9/17告示)	・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)	○	○ (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(2021.11.5)
4街区		5/17	A~I (9区)	○	○	× (上面削平)	○	○ (4A) △ (4B以南)	○ (4A)	・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) ・I区(1/24)	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 ・まくら木付チェア一出土 ・チェア一単体での出土 ・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	2021/9/27 2021/10/11 (変更協定) 2022/1/25 (変更2回目)	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	
第2東西連絡道路地区	2020/9/1 2020/11/10 (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	2021/2/26		4/19	○	○	/	/	/	2021/9/29			記録保存調査終了
	荷捌き部			3/1	○	○	/	/	/	2021/6/11			記録保存調査終了
《 凡例 》 ○: 残存確認 △: 検出されず ×: 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									

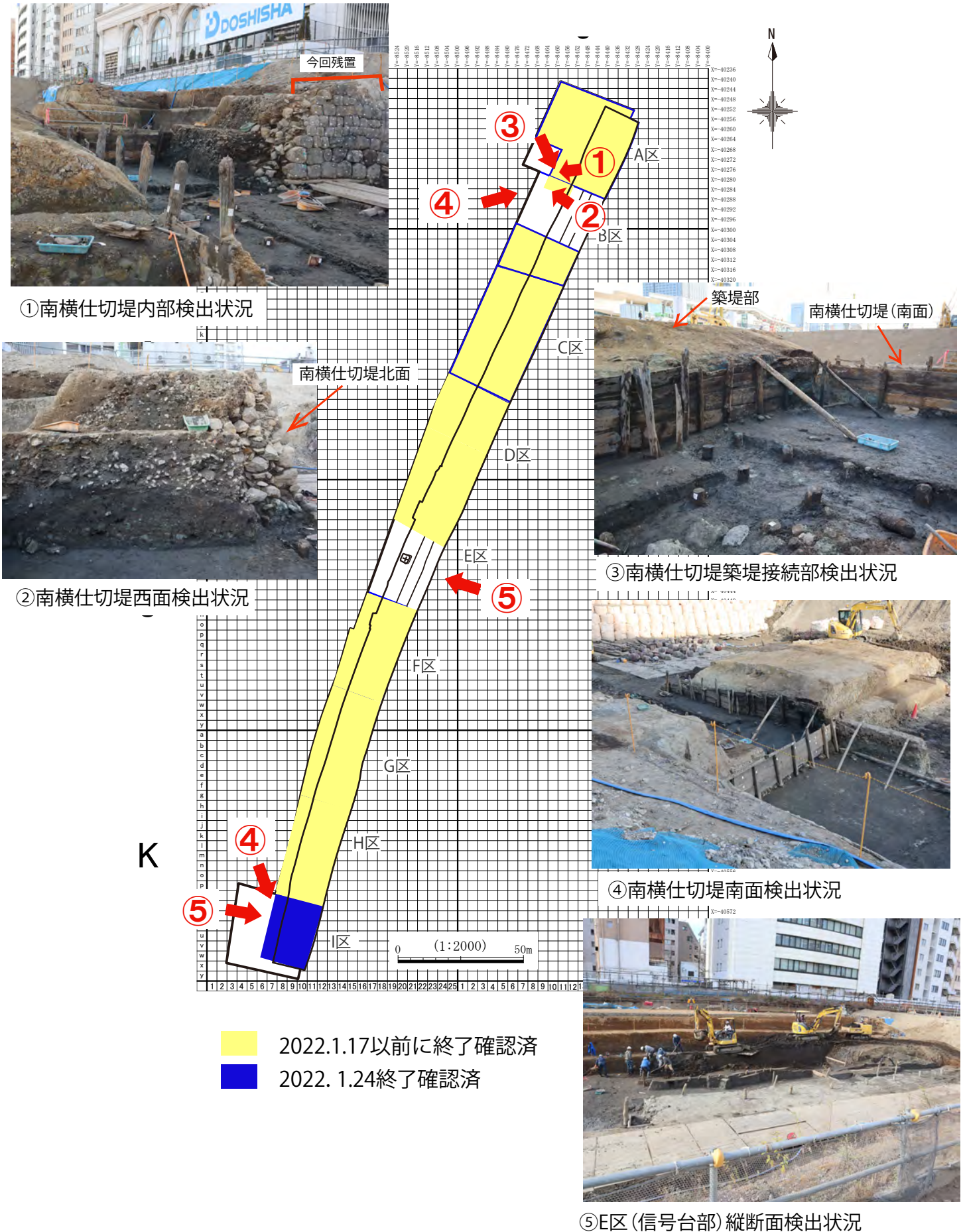


2街区 全体図

【資料2-3】



4 街区



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

仮ベント部
(10/28終了)

6街区

P10橋脚部

①

②

③

京急連立事業用地

P10橋脚部の調査



①調査区全景(芯材検出)



②芯材検出状況



③土留め材検出状況